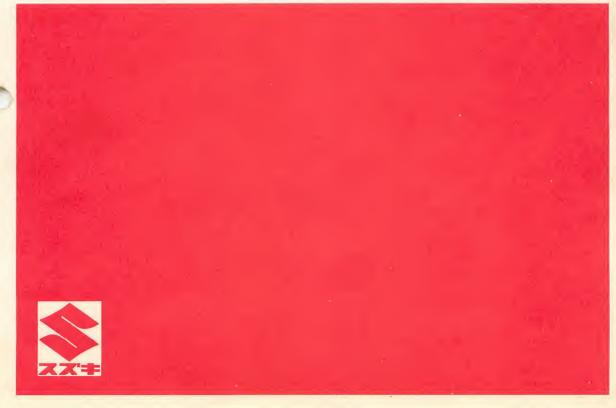
SUZUKI

NEW Birdie 50



サーピスガイド





はじめに

スズキではこのたびバックボーンタイプのバイク

を新発売致しました。

この製品はスズキが高度な技術と徹底した品質管理のもとで「価値ある製品」 をモットーとして作られたものです。

常に時代の変化とお客様の要求にこたえて新製品の開発に取り組み "よりよい クルマを"の考え方のもとに生まれたスズキ製品をご紹介するにあたり、その 構造、概要、点検、整備などについて小冊子にまとめましたのでご一読賜わり 車輛の拡販とアフターサービスに充分ご活用項き、スズキ製品をご愛顧項きま すよう御願い申し上げます。

> 昭和55年 9月 サービスガイド No.13 鈴木自動車工業株式会社

この本に掲載しているさし絵は動作の原理や作業の要領を説明したも ので実際の車輛に使われているものと異なる場合がありますのであら かじめご了承下さい。

31100-00021

あらましー

★エンジン関係

●エンジンは2サイクル・空冷単気筒・リードバルブ吸入方式で、低速出力の 向上と安定した性能を発揮する扱い易いものです。

******* SUZUKI ***

ボア×ストローク: $41.0 \times 37.8 mm$

気 量: 排 49c.c.

最 高 出 力: 4.2PS/5,500r.p.m

最大トルク: 0.62kg-m/4,000r.p.m

- ●シリンダ、シリンダへッドには大型フィンを設け、冷却性の向上を図った粘 りあるエンジンです。
- ●キャブレータはミクニ製のVM14SC型で操作性の良いチョークレバーをレフ トハンドルスイッチボックス部に設けました。
- エアークリーナエレメントはろ過面積が大きいろ紙式で、大容量のエアーク リーナケースに納め吸気音の低い静かなものです。
- 潤滑方式は分離潤滑方式(CCIS)でオイルポンプによって吸入口部とレフトク ランクベアリングへオイルを圧送給油する方式です。
- ●マフラーはディフューザ室を2重管とし、排気音の低減を図りました。
- マグネトー、スプロケットカバーを分離式とすると共にスプロケットカバー を樹脂製とし、共鳴音の低減を計りました。

★動力伝達関係

- ●クラッチは湿式多板の自動遠心式で、カウンタシャフト右側に装着していま す。
- ▶ランスミッションは常時嚙合式の3段ミッションで、チェンジ操作方式を ロータリー式としましたので操作が非常に簡単です。
- ●始動方式はもちろんプライマリーキック方式です。

★電装関係

- ●点火方式は最も普及している接点式のマグネトー点火です。
- ●ヘッドランプは15/15Wで、昼、夜間を問わずヘッドランプを点燈した時で もバッテリーに充分な充電ができる大容量のフライホイールマグネトーを採 用しました。

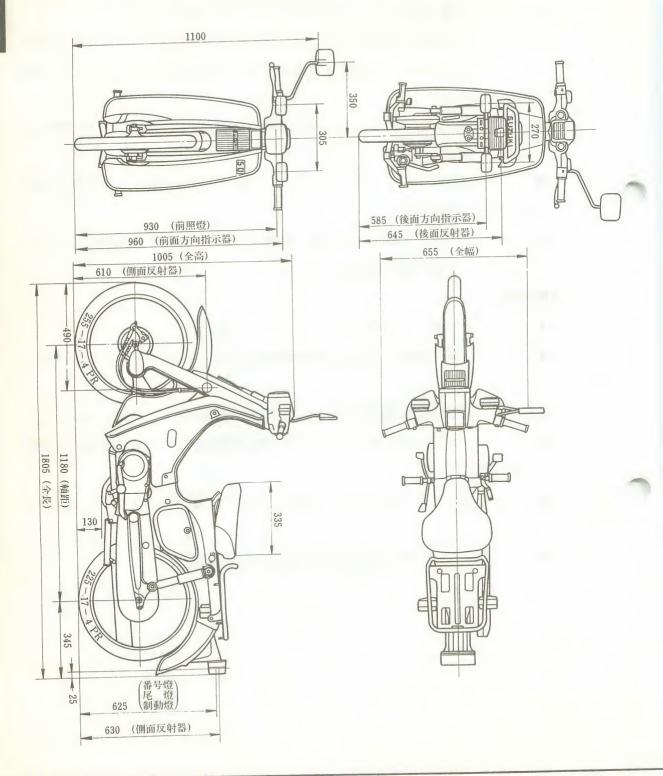
又、電圧制御にはボルテージレギュレータを用いてヘッドランプの寿命を長 くしています。

- リヤーコンビネーションランプ、ターンシグナルランプはともに角形の被視 認性の良いものです。
- ●スピードメータも角形デザインで、各種パイロットランプを内臓し、ハンド ル中央部の見易い所へ設けました。

★車体関係

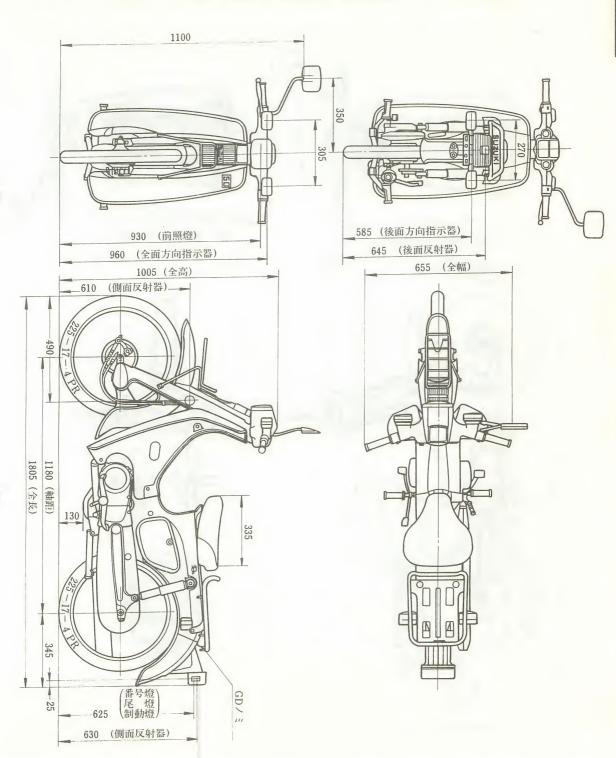
- ●フレームはパイププレス合成アンダーボーン型です。
- ●ブレーキは前・後輪とも110々の内拡機械式のリーディングトレーリング方式 です。
- ●懸架及び緩衝装置は前輪がボトムリング式、後輪がスイングアーム式です。
- ●フューエルタンク及びオイルタンクには残量確認が容易なメータを標準装備 しました。
- フューエルコックはオートコック方式ですので、操作のわずらわしさがあり ません。
- ●レッグシールドは共鳴音防止のため浮動式としました。

スズキFR50型 外観4面図 (類別:STD)

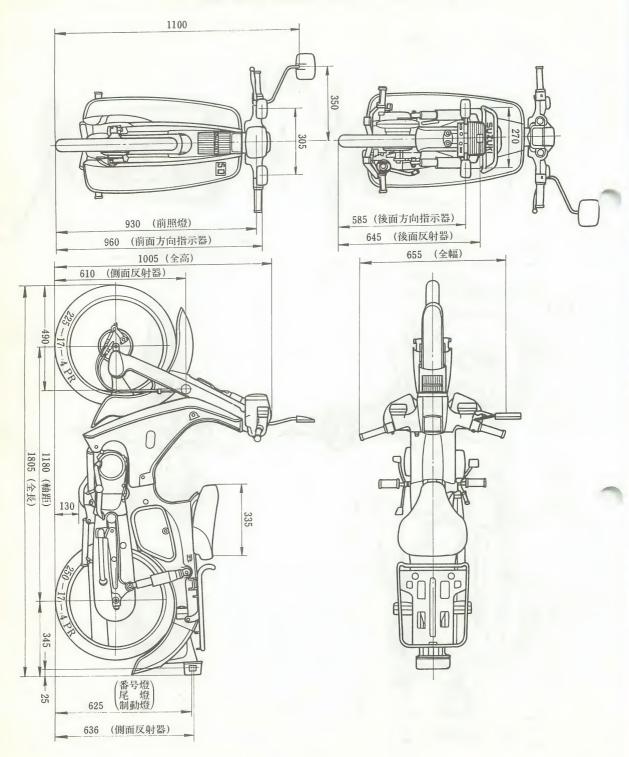


概



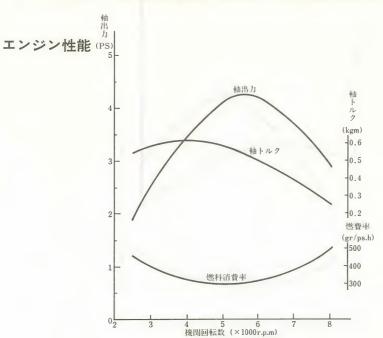


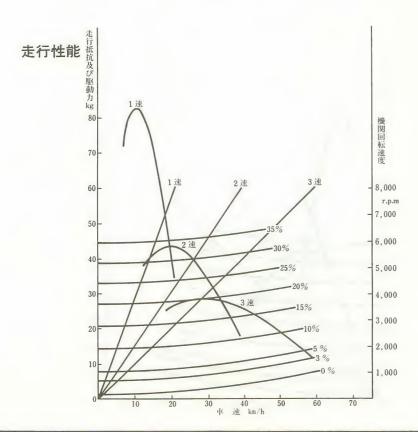
スズキFR50型 外観 4 面図 (類別:L)



スズキFR50型 性能曲線図 (類別:STD、G、GD)

*** SUZUKI \$*\$\$\$\$\$\$ 概

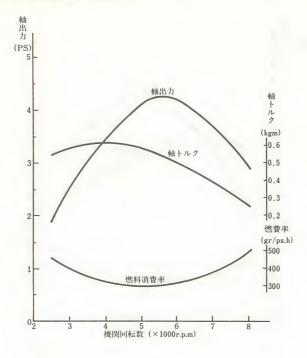




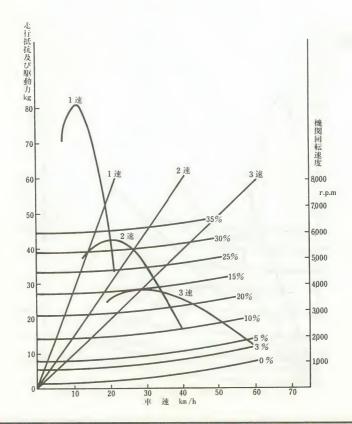
要

スズキFR50型 性能曲線図(類別:L)

エンジン性能



走行性能



*** SUZUKI ******* 概

外観写真

商品呼称 スズキFR50-6

FNo.FR50-639369~

'80.9



商品呼称 スズキFR50GD-6 (スズキFR50G-6)

FNO.FR50-639369~

'80. 9



商品呼称 スズキFR50L-6

FNO.FR50-639369~

'80. 9



主要諸元一覧

通称名(商品呼称) : スズキバーディー50(FR50-6)

※印はセルフスタータ付()はL仕様

	項		E	3	FNO.FR50—639369		WEIGH	セルフスタ	7 13 (7 (3 2) [1 (3
記		番		別区分〕	I- 1293(STD·G·GD·L)	 				
車	名	及	び	型式	スズキFR50					
長	TI	1		主 式(m)	1.805					
幅				(m)	0.655	 				
高			-	さ(m)	1.005	 				
軸				距(m)	1.180					
原	動	機	<u>の</u>	型式	FR50	 				
総	- 排		気	量(ℓ)	0.049					
小心	141-		前	車(kg)	32(%33)					
市	両重	县	後	車由 (kg)	44 (% 46)	 				
1	119 年	里.	計		76(%79)					
乗	車		定	員(人)	1					
木	71.		前	與(人) 軸(kg)	51(※52)	 				
市	車両総重量		後	車由 (kg)	80(%82)					
1 441			計		131(%134)					
-			前	韓侖	2.25-17-4 PR					
9	イ	ャ	後	車侖	2.25-17-4 PR					
最	低	地		高(m)	(2.50· 17· 4 PR) 130					
月又	1			直離(ℓ)	90 (30km/h)	 				
性	-			(km/ℓ)	3.0 (20km/h)					
					$\tan \theta = 0.36(19^{\circ}50')$					
能	登			能 力 : 経(m)						
-	始				1.8					
			!/,]	方 式	※キック、セルフ併用式 ガソリン・2 サイクル					
原	種	• •	žř Tl	が配置	単			-		
	燃									
毛力	弁	焼	室 機	形式	コーン 吸気:リード弁					
動		4又		構	吸気: リード弁 排気・掃気: ピストン弁					· ·
		花王		程(mm)	41.0×37.8	 				
機	圧	:II: -	縮 H(kg/or	比	7.0					
				n²- r.p.m)	8.0-1,000 4.2/5,500(JIS)					
	月又「司	ПП	力(ps/	r.p.m <i>)</i>	4.2/5,500(J15)					

概

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50-6)

※印	はセル	フス:	9-	9付()はL仕様

					*F	口はセルフスタータ付()はL仕
		項	目	FNO.FR50-639369~			
原	最	大 ト (kg・m/r	ル ク ·.p.m)	0.62/4,000(JIS)			
	重 量(kg)			18.5 ※20.5			
		吸気	開じ	自動管制式			
	弁	-/X X(閉じ	自動管制式			
	開閉	排 気	開き	67° (BBDC)			
	時	37F X(閉じ	67° (ABDC)			
動	期	掃 気	開き	46° (BBDC)			
里刀)× m	閉じ	46° (ABDC)			
	無負	負荷回転速	度(r.p.m)	1,400			
	潤	潤滑	方 式	分離潤滑式			
機	滑装	油ポン	プ形式	プランジャ式			
1戏	置	潤滑油	容量(ℓ)	1.2			
	冷	却	方 式	空冷			
	エ	アーク	リーナ	ろ紙式			
燃	燃	料タンク	容量(ℓ)	4.0			
	気	型	亢	VM14SC			
料	X	ガス角	子 径(mm)	16			
装	化	ベンチュ	リ径(mm)	14			
	器	空気が	产形式	手動式・ピストン式			
置	пп	空燃	* 比	13			
	電		圧(V)	6.(-)アース ※12.(-)アース			
	点	形	江	マグネット点火 ※バッテリ点火			
電	火	点火	時 期	20°/ _{固定BTDC/r.p.m}			
	装	断続器	形式	接点式			
気	置	進角装置	この性能	NGKBP-4H			
装		点火フ	。 ラ グ	NDW14FP			
	蓄電		び数	6 N 4 - 2 A · 1 **12N 7 - 4 A · 1			
置	池	容量	(Ah)	4 (10) ※ 7 (10)			
	充電	形	江	※直流分巻			
	充電発電		(V-A)	% 12-5.2			
	機	電圧電流	整器形式	※チリル式			

要

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50-6)

※印はセルフスタータ付()はL仕様

	72	5			ENO EDEO (2020)	M PP TO C	ルフスタータ↑) () (S E E E
	項		目	-	FNO.FR50-639369~			
電装	始電動				※セルダイナモ式			
気置	間 動機 出 力(KW)		※ 0.14					
	機関	から	変速機まで	の機構	機関ー減速機ークラッチー変速機			
	機関	から変	で速機までの	減速比	3.380			
	2	形		定	湿式多板・ボール式			
動		操	作方	江	自動遠心式			
	ラ	フェ	寸 洁	夫(mm)	104×80×3.0			
力	ツ	ーシ	面積(cm²)及	及び枚数	34 × 5			
	チ	ング	材 質		ハイカーコルク			
伝		形		定	常時嚙合式			
	योग	操	作方	,	足動式			
達	変		-	速	4.181			
	\.	変		速	2.200			
装	速			速	1.450			
	1414	速	四	速				
置	機	比	五.	速				
			六	速				
	減	歯	車 形	: 式	チェンスプロケット			
	速機	減	速	比	2.769			
	+	ャ	スタ	タ(度)	63° 00′			
走	1	レ ー ル(mm)			83			
	h	1 20	のリム	前輪	1.20-17			
仁	,	1 1	0) 1) 4	後輪	1.20—17 (1.40—17)			
行					ナイロン、バイス構造、チューブ有			
	77	1 4	の形式	前輪	リブタイプ、ウェアインジケータ無			
装	7	1 1	0)形式	クタホム	ナイロン、バイアス構造、チューブ有			
				後輪	ユニバーサルタイプ、ウェアインジケータ無			
置	91	イヤの	の空気圧	前輪	1.75			
		(kg/	/cm²)	後輪	2.25			
走装	30) » Hu	り角度	右	43°			
行置	/5-	しり	7月及	左	43°			

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50-6)

*** SUZUKI ******* 概

※印はセルフ	7 1 - 116	+/) /+ 1	41.44
※ FIJ 14 で /レ /	A 7 - 7 1	1 1 1 1 1 .	TIAT

	項	目		FNO.FR50-639369~	※ 印はで/	レフスタータ付()はL任格
	74		-علم	機械式リーディング			
el. el	形	式	前	トレーリング 機械式リーディング			
制			後	トレーリング			
		統及び制	助車輪	2-前1輪後1輪制動			
動	ライニ	ング又は	前輪	$105.5 \times 25.0 \times 3.0$			
	パッド	の寸法(mm)	後輪	$105.5 \times 25.0 \times 3.0$			
装	ライニ	ング又は	前輪	26×2枚			
	パッドの	の寸法(㎜)	後輪	26×2枚			
置	ブレーキの	の胴径又は	前輪	110			
	ディスクの	の有効径(㎜)	後輪	110			
	前懸	架力	式式	ボトムリンク式			
緩	輪ば	ね形	注 :	コイルばね			
衝	後懸	架方	式	スイングアーム式			
装	輪ば	ね形	: 式	コイルばね			
置	ショックアブ 前輪		前輪	筒形単動式			
	ソーバ形式後輪			筒形単動式			
車わ	形状			パイプ、プレス合成 アンダーボーン			
<	寸	t	去(mm)	48.6 φ× t2.8			
騒音	消音	器。但	数	1			
迈			排気	54			
止装置	騒音	騒 音(ホン)		71			
置			定速	63			
	前照燈	個数及	び色	1 白色			
	的黑鬼	性	能	15 ∕ 15 15 ∕ 25 81 cm²			
燈	来只应	個数及	び色	1 白色			
火	と 尾 燈 個数及び色性 能		能	3 W ※ 5.3W			
			び色	1 赤色(制動燈と兼用)			
			能	3 W ⊛5.2W 92cm²			
置	制動燈:	性	能	1赤色(尾燈と兼用)			
等	中月至八人豆。	個数及	び色	10W ※18.4W 92cm²			
	73 111	ラッシャ	形式	コンデンサ式・ 点滅回数の変化有			
	向器 前面	面 個数及	ひ色	2橙色			

概

要

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50-6)

								※印はセルフスタータ付()はL仕様
	IJ	Ę		E	3		FNO.FR50-639369~	
	方向	前面	面	性 能		能	8 W 38cm²85回/分	
176	同指	後日	77	個数	文及で	が色 だんしょう かんしょう かんしょう かんしょう かんしょう かんしょ かんしょう かんしょう かんしょう かんしゅう かんしゅ かんしゅう かんしゅ かんしゅ かんしゅ かんしゅ かんしゅ かんしゅ かんしゅ かんしゅ	2 橙色	
燈	指示器	一次山	31	性 能		能	8 W ※10W 38cm² 85回/分	
火	反	後回	Ti I	個数	文及で	が色 しょうしょう かいかい かいかい かいかい かいかい かいかい かいかい かいかい かい	1赤色	
装	/	交	31	性		能	30.5 ¢	
置	射		前		個数	及び色	2 橙色	
等	31)	側面	<u> </u>	部	性	能	32ϕ	
77	器	I thin	後		個数	及び色	2 赤色	
	ful*			部	性	能	30.5 <i>ϕ</i>	
警装 報置	警			音		캶	平型、電気式96ホン	
保視	後写鏡	右		美 式			ガラス・固定式	
装野 置確	鏡	11	平	ナ 法 半	及び径(mm)	78×115·800 R	
計	速度計	形				江	フロントハブパネル 渦電流式	
141	計	性	性能		能	$40^{+5.0}_{-2.0}$ km/h 0~80km/h		
器	走距離	型				定	速度計に組込	
	離行計	形				注	フロントハブ パネルギャ式	
その	盗	難	防	止	装	置	ハンドルロック式	
他	燃		2	料		計	機械式メータ	

説

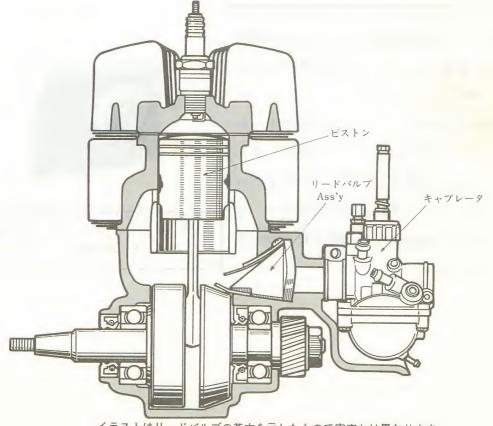
リードバルブエンジンー

リードバルブ吸入方式はクランクケースに有る、吸入口の内部に薄い板の弁 (リード)を設け、これを吸入時の負圧と一次圧縮によって開閉する吸入方式です。

リードバルブエンジンは、ピストンが上昇してクランク室が負圧になると薄い板の弁(リードバルブ)は吸い寄せられて吸入口が開き混合気が吸入され、ピストンが下降し始めクランク室が次第に圧縮状態になると、リードバルブは自分自身のバネ力とクランク室の圧力により吸入口を塞ぎます。

リードバルブエンジンの特徴は吸入負圧(運転状態)に応じて吸入口の開閉が行なわれるため出力が(特に低中速域で)安定していることです。

従ってリードバルブ式のエンジンは小型で比較的中低速回転域を主に使う小型 実用車などに向いた吸入方式です。



イラストはリードバルブの基本を示したもので実車とは異なります。

説

シリンダヘッドー

- ★シリンダヘッドは軽くて放熱効果にす ぐれたアルミ合金製です。
- ★冷却用のフィンは形状と大きさについ て充分な検討と数々の実験を繰り返し て決めたもので、高熱にさらされるス パークプラグ取付部や排気側をも充分 に冷却して安定した性能を発揮します。
- ★燃焼室は燃焼効率が最も良いと言われ るコーン形でその中央部にスパークプ ラグを取付けています。



******** SUZUKI ***

熱焼室容積

スパークプラグBP4H取付時 7.1c.c.

シリンダー

- ★シリンダは鋳鉄製でピストンとの摺動 部(通常のスリーブ)と冷却フィンとが 一体になっています。
- ★吸入方式がリードバルブ方式でリード バルブをクラッチカバーに設け、クラ ンクケースを介して吸入するタイプの ため、シリンダには吸入口がなく、3 つの掃気通路と1つの排気口を設けて あります。



排気量 ボア ストローク \times 37.8mm 49 c.c. 41.0mm

ピストンー

★ピストンの材質はハイシリコン含有 のアルミ軽合金製です。

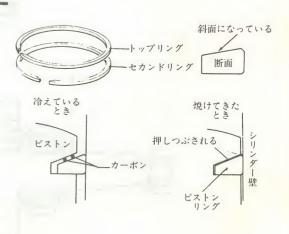
*** SUZUKI ******** #

- ★ピストン外周の肉厚は吸入側・排気 側・ピストンピンボス部など各部の 条件(温度・質量など)を考慮して変 化させた特殊な形状にしています。
- ★ピストンリング溝はトップ・セカンドリングともキーストンタイプのピストンリングを組付けるため上側が斜面・下側が平面になっています。尚、セカンドの溝にはエキスパンダーリングを入れるためトップより深くなっています。



ピストンリングー

★ピストンリングはトップ・セカンド ともにキーストンリングを採用して います。このキーストンリングは上 面が斜めに作られており、ピストン の溝とピストンリングの間に入った カーボンがピストンの膨脹によって 押しつぶされてしまう為リング膠着 が少なく安定した性能を発揮します。



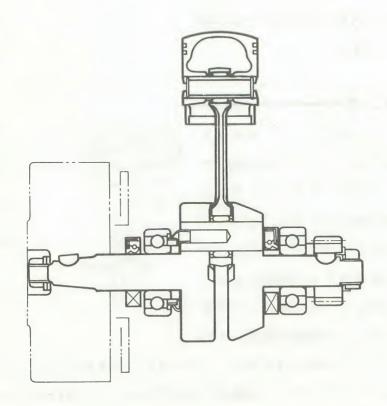
★セカンドリングの奥にはエキスパンダーリングを入れてピストンリングを張り出すようにしてピストンの動きを安定させエンジン音(ピストン打音)を静かにしています。

クランクシャフトー

- ★クランクシャフトはスズキの定評と される耐久性にすぐれた組立式クラ ンクを採用しています。
- ★コンロッドの大端はもちろんのこと、 小端部にもニードルローラーベアリ ングを採用して高回転にもビクとも しない耐久力とメカロスの少なさを 誇っています。

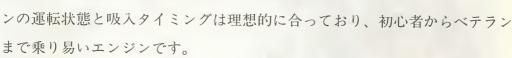


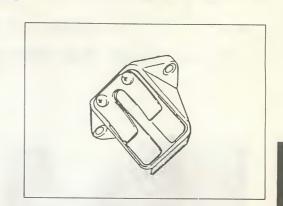
★クランクシャフトの主軸受は左右を大きなボールベアリングで受け、これま た耐久性に富んでいます。



リードバルブー

- ★リードバルブはクラッチカバーに取付けてクランク室へ直接混合気を吸入する方式を採っています。
- ★薄い鋼板のリードバルブは2枚のリードで構成しており必要にして充分 な混合気を吸入できます。
- ★リードバルブはクランク室の負圧の 変化に応じて開閉しますのでエンジ





キャブレーター

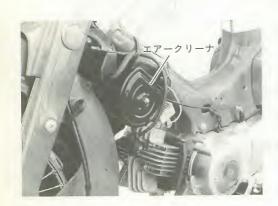
★キャブレータはリードバルブ50ccエンジンに合わせてセッティングされ、低 回転から高回転まで巾広くエンジンの要求に合った理想的な混合気を供給し ます。始動装置にはスタータ方式を採用しており厳寒時にも容易にエンジン を始動できます。

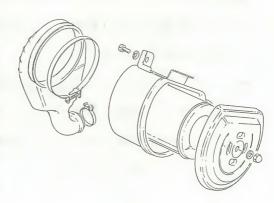


名称		略号	1.	仕 様
メーンジェッ	1	Μ.	J	80
ジェットニード	ル	J.	N	3 L 4 - 2
ニードルジェッ	1	N.	J	E-6
スロットルバル	ブ	С	A	2.0
パイロットジェッ	1	Р.	J	15
エアースクリュ・	-	Α.	S	1 1/8
バルブシー	1	V. :	S	1.2
油面調整基章	华	H mm	n	21.5
判別刻	11			35040

エアークリーナー

★エアークリーナはろ過面積を大きく取ることができ、消音効果の良いろ紙式のフィルタを分解、整備が簡単なエアークリーナケースの中に納めています。

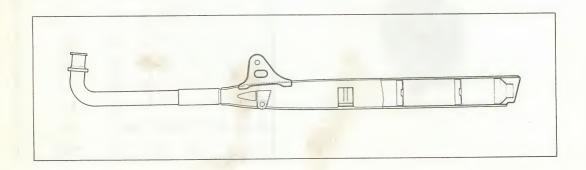




エキゾーストパイプ・マフラーー

- ★エキゾーストパイプとマフラーは分離式で、整備性の向上を計りました。
- ★静かなオートバイとして消音機能は もちろんのこと、出力面をも充分考 慮しクルマの用途や性格に合ったも のです。





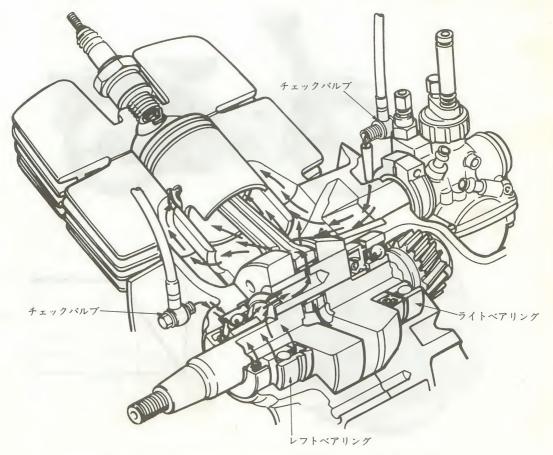
エンジン潤滑-

エンジンの潤滑方式はスズキの開発したスズキ CCIS(2 サイクル分離給油方式) です。

オイルタンクのオイルをエンジンの運転状態に合わせてオイルポンプで計量し 吸入口中心部と、レフトクランクシャフトベアリングへ圧送しています。

リードバルブ部で吸入されたオイルは、混合気の中へ粒状になって混ざりクラ ンク室へ吸入されます。又、クランクシャフトレフトベアリングに圧送された オイルはレフトベアリングを潤滑後、リードバルブ部で吸入されたオイルと共説 にコンロッド大端部、コンロッド小端部、シリンダとピストンの摺動面などを 潤滑します。

尚、クランクシャフトライトベアリングはミッションオイルで潤滑しています。



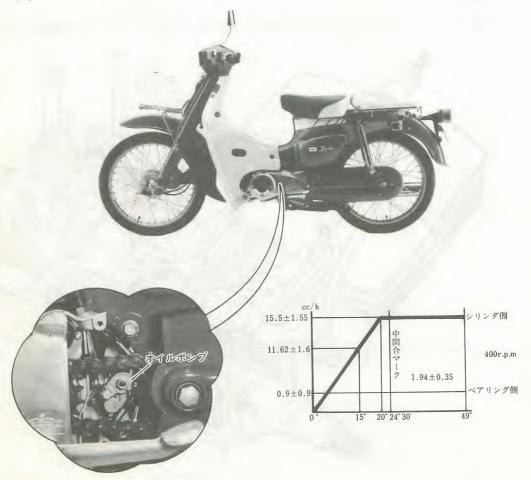
イラストはエンジン潤滑の基本を示したもので実車とは異なります。

説

★オイルポンプはキックドライブギヤーで駆動されており、クランクシャフトが回転するとプライマリードライブギヤー、ドリブンギヤー、キックアイドルギャー、キックドライブギヤーを介してオイルポンプを回転させます。

オイルポンプ取付け位置……エンジン左側後部

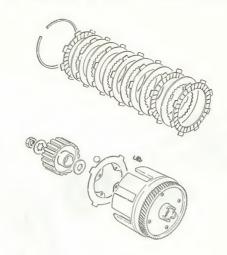
★オイルポンプは2口式で、1つの口は吸入口部へ、他の1つの口はクランクシャフトレフトベアリング部へ各々必要なオイル量を正確に計測して圧送します。



黄

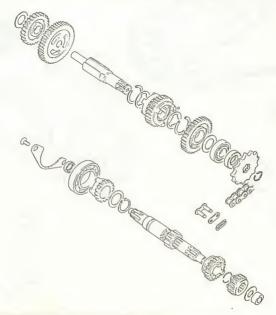
クラッチー

- **★**クラッチは湿式多板で断続機構にはボールによる自動遠心式を採用し、カウ ンタシャフト右側に装着しました。
- ★カウンタシャフトに装置したことによって1次減速後の回転になり回転速度 が下がっているためチェンジショックが非常に小さくなっています。



トランスミッションー

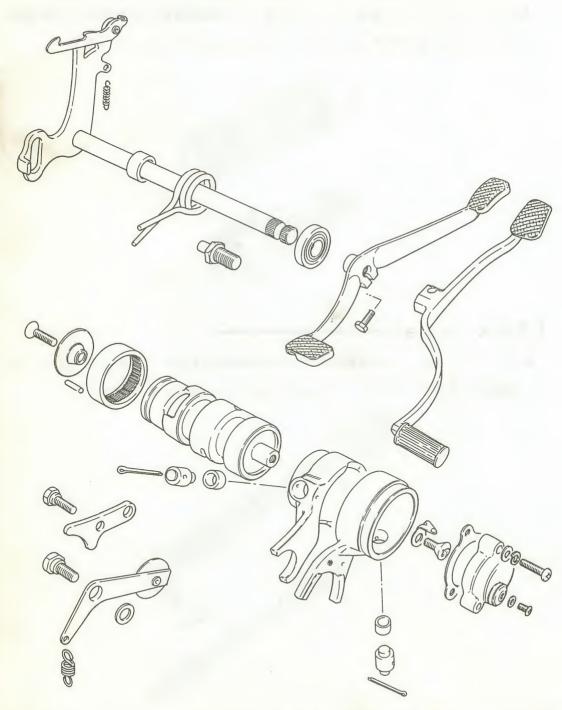
★トランスミッションは実用車に合った常時嚙合3段ロータリーミッションで、 自動遠心式クラッチとマッチし非常に乗り易く便利です。



説

ギヤーシフトー

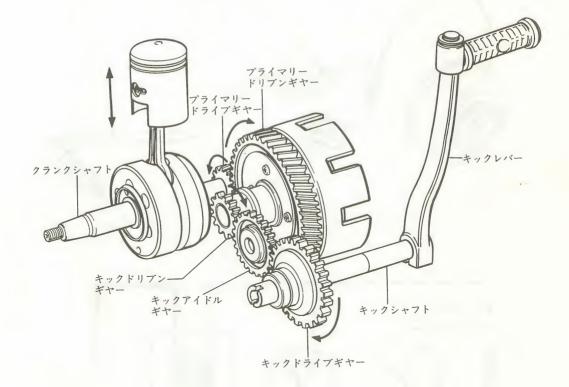
★チェンジ方式は実用車に合った扱い易いシーソータイプのレバーで操作する 3段ロータリー式で、市街地での煩雑なチェンジ操作も苦になりません。



説

プライマリーキックー

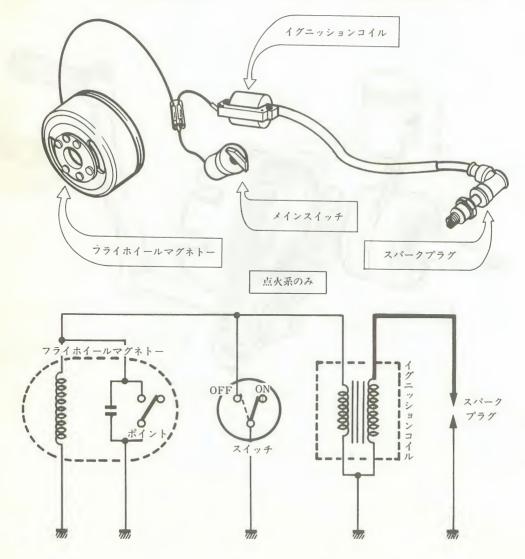
★キック方式はチェンジの位置(ミッションギヤーの嚙合い)に関係なく、キッ クができる扱い易いものです。



エンジン電装-

★エンジン電装は最も普及している方式を採用する事によって、簡単に素早く 点検整備ができるので修理のために多大な時間を要しない便利さをねらいま した。

オーソドックスなフライホイールマグネトーによって発電した電気はバッテリーの充電やヘッドランプ等の点燈の他、エンジン点火の為の電源となり、マグネートー内に設けたコンタクトポイントによって点火タイミングを取りイグニッションコイルを介してスパークプラグに火花を飛ばします。

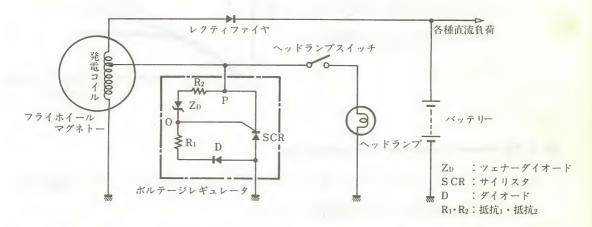


ボルテージレギュレータ-

- ★ヘッドランプ点灯時にもバッテリーへ充分な充電ができるような大容量のフ ライホイールマグネトーを採用しました。
- ★このためヘッドランプをつけていないときのバッテリー過充電を防止し、又 高回転時に異常に高い電圧がヘッドランプバルブにかかりバルブの寿命を短 くするのを防止するためにボルテージレギュレータを採用しています。

ボルテージレギュレータ取付位置……エアークリーナ部

★ボルテージレギュレータの基本動作は図のようになっています。

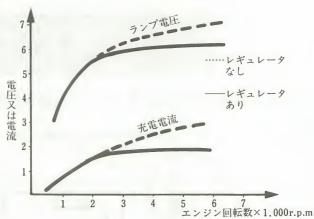


- ●フライホイールが回転すると発電コイルには正の電気と負の電気が交互に 発生します。(交流電気が発生)
- ●正の電気は、1部はレクティファイヤを通ってバッテリーを充電し、1部は ヘッドランプスイッチ(0 Nのときのみ)を通ってヘッドランプを点灯しま す。
- 負の電気はバッテリー側はレクティファイヤで遮断されて流れずヘッドラ ンプ(スイッチONのとき)の点灯をし続けます。
 - 一方、レギュレータのアース端子からレギュレータ内への回路はSCR、及 びZDで閉ざされており電気は流れません。

●次に負の電気の電圧が高くなってくるとやがて Z_D の設定電圧に達して Z_D が開き負の電気はレギュレータのアース端子から $D \to R_1 \to Z_D \to R_2$ を通って発電コイルへ帰る回路が成立します。

この瞬間にO点とP点との間にはR2による電位差が生じO点からP点へ向ってSCRのゲート電流が流れSCRが開きボルテージレギュレータのアース端子からSCRを通って負の電気が短絡し電圧は急激に低下します。

●この電圧の低下によって負の電気が制御されヘッドランプへ異常に高い電圧がかかるのを防ぎ、更にはフライホイールマグネトーの特性で正の電気の発生も遅らせてバッテリーの過充電をも制御しています。



燈火類·

★ヘッドランプ、テールブレーキランプ、ターンシグナルランプ等、各種の燈 火類は角形で明るいものを採用しました。

これにより走行中に必要な各種の合図が他車から見やすく(被視認性の向上) 又、夜間に於いても明るい視野の確保ができ安全走行を約束してくれます。





*** SUZUKI ******** 解

イグニッションスイッチー

★取付場所はスピードメータの斜め下 部で操作と確認が容易で便利な場所 を選びました。

★OFF・ON I・ON II の 3 段式です。

OFF: 駐停車時

ON I:通常の走行

ONII: ON I に加えてヘッドテール、

セーフティランプを点灯する

ことができる。

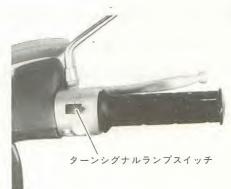
★キーは両面タイプでどちら向きに差 し込んでも作用しますので夜間の暗 い場所などでも非常に便利です。



ハンドルスイッチボックスー

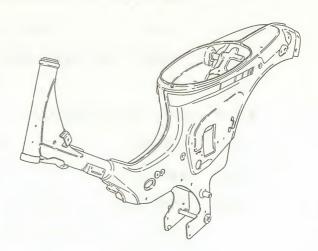
★初心者の誤操作を防止し扱い易いようハンドルスイッチ類は、左右それぞれ 独立させています。





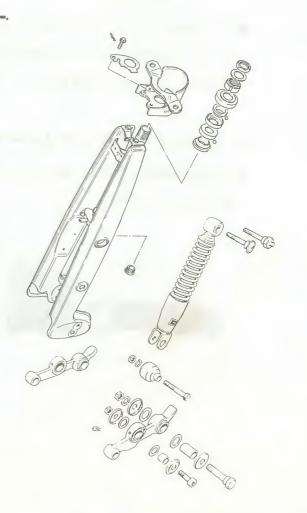
フレームー

- ★フレームはパイプ、鋼板プレス合成 アンダーボーンフレームを採用して います。
- ★乗り降りを容易にするため、アンダ ーボーン部を極力低くすると共に整 備性をも充分考慮したものです。



フロントフォークー

- ★フロントフォークは剛性が高く、バネ下重量を軽くすることができるボトムリンク式です。
- ★フロントショックアブソーバはコイルスプリングと油圧を併用したものです。
- ★クッション特性はスズキの定評であり、やわらかく乗り心地が良いばかりか操縦安定性にも優れた性能を発揮します。

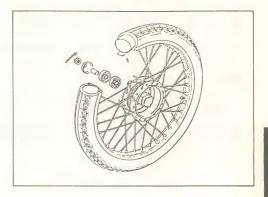


ボ

ホイールー

★ホイールは前・後輪共1.20×17(L 仕様は後輪のみ1.40×17) のスポー クホイルを採用しました。

9	イ	ヤ	サ	1	ズ	
前輪		2.25	-17	- 4	PR	
後輪	(I	2.25 .仕様	-17 2.50	- 4 - 17-	PR 4PR)	



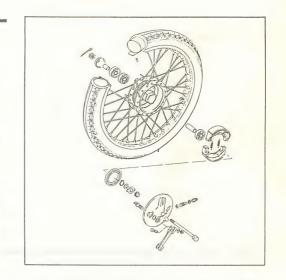
説

ブレーキー

- ★前後ともに一般的な内拡機械式ブレ ーキを採用しています。(リーディン グトレーリング式)
- ★操作方式は前輪が右手動式で、後輪 が右足動式です。

ブレーキドラム径

前輪:110mm 後輪:110mm



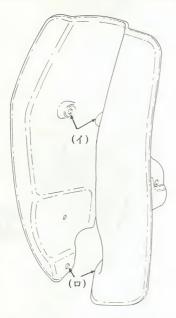
ハンドルー

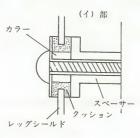
- ★ハンドルバーはパイプ製のニュート ラルハンドルでシャレたデザインの 樹脂製カバー付です。
- ★ハンドルグリップラバーは疲れや滑 りが少なくソフトでやさしいタッチ の材質と形状を選びました。



レッグシールドー

- ★走行中に足もとにはね上る泥や水をよけるためレッグシールドを標準装備しましたので安心して乗って頂けます。
- ★レッグシールドは走ることによって受ける走行風を受け入れてエンジン部へ 導き、エンジン冷却性の向上という大切な機能を兼ね備えています。
- ★支持方式を浮動式にし、共鳴音の防止を計っています。







リヤーキャリャー

- ★シート後部には嵩張る荷物も安全に 楽に積載できる様大きなキャリヤを 標準装備してより扱い易いものとし ました。
- ★表面処理はクロームメッキを施こした豪華なものです。



デ

フューエルコックー

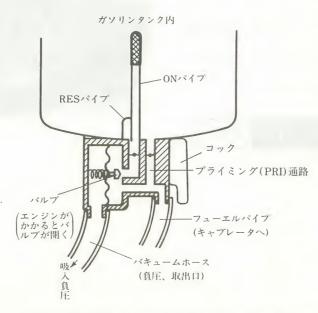
★フューエルコックはエンジンの負圧 を利用してエンジンの運転、停止毎 に自動的にON-OFFの作動をする負 圧式オートコックを採用し、わずら わしいコック操作の必要がありませ ん。



賃圧コックは下図のようにエンジンの吸入負圧によってバルブが吸引されガソ リン通路が開かれる仕組になっています。

従ってエンジンが止まってしまうと、スプリングの力でバルブが押しもどされ て通路を閉じます。

この通路はON及びRESに使用しており、PRIは全く別の通路でエンジン負圧に 関係なくガソリンが流れる構造です。



イラストは負圧式オートコックを示したもので実車とは異なります。

フェーエルタンク=

- ★フューエルタンクはシートを開くと その下にあります。
- ★フューエルタンクは丈夫で安全な鉄 製としました。
- ★ガソリンの残量が1目でわかるよう フューエルレベルゲージを標準装備 しています。



フェールタンク容量

4.0 ℓ

オイルタンクー

- ★オイルタンクはフレームレフトカバ 一内にあります。
- ★オイルタンクにもフューエルタンク と同じように、エンジンオイルの残 量が1目でわかるオイルレベルゲー ジを標準装備しました。

エンジンオイルタンク容量

1.2ℓ



説

点検整備についてお願い-

クルマは常に適正な保守・整備を受けてその性能を維持してゆくものです。

どんなに高品質のクルマでも使いっぱなしでは次第に性能の低下を来しいでれ 故障を招くことになるものです。

又、お客様の取扱い上の不注意によって思いがけない故障が起る事もあります。 このようにして故障の起きたクルマはもとの性能に修復するため整備に持込ま れますので整備の専門家として責任を持って修復に当らなければなりません。 もし完全に修復できなかったり、一時的に良くても同じ故障が再発したりする とお店の信用はなくなってしまいます。

この様な事から完全整備に努める事はもちろんのことですが次のような事にも 充分な注意を払って整備作業に当って下さい。

- ●整備に当っては火気に充分注意すること
- ●整備前にクルマをよく清掃して分解部品に埃りや泥が付着しない様にする
- ●パッキン、ガスケット "O″ リング、割ピン等は組付時、新品にする
- ●ボルト、ナットなどの締付順序は径の大きいものから、又内側から外側へ 対角線上に除々に行う事を基本とし、最終的には規定トルクで締付ける又、弛めるときはこの逆に少しずつ弛めてゆく
- ●使用する部品や油脂類は純正指定品を使用し他のものは絶対に使用しない。
- ●特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること
- ●分解部品はキズの発生と紛失防止に充分注意し組付前には洗浄と適切な給 油をする
- ●組付後は各機能毎に作動確認を行い再整備の防止を図る
- ●バッテリー液やブレーキ液のように部品や衣服に悪影響を与えるものの取扱いには充分注意する
- ●構造や作動原理などの整備関連知識を熟知して整備に当るのが原則である

納車整備について一

スズキの工場では高度な品質管理と厳重な検査のもとで新車が生まれてきます がこのクルマがお客様の手に渡るまでにはいろいろな流诵経路をたどります。 従って新車といえどもお客様へ渡す前に再度入金なチェックをして案心してお 客様に乗って頂けるよう配慮したいものです。

★納車整備のポイント

●バッテリーの取付

バッテリーは即用式ですが電解液を注入後バッテリー容量の1/6の電流で電解 液の比重が1.26になるまで充電したものを使用して下さい。



バッテリー及びバッテリーエキゾー ストパイプは正しく取付けて下さい。

******** SUZUKI ***



- ●重要締付個所のチェック 安全上、非常に大切な部分を重要締付箇所として指定しています。 新車と言えども納車前には確認、増締めして下さい。(72 ページ参照)
- ●油脂類のチェック ガソリン、エンジンオイル、トランスミッションオイル、その他の油脂類に ついて適正な量があるか念のためにチェックして下さい。
- ●タイヤ空気圧のチェック 空気は自然に減りますので必ず指定空気圧に調整して納車して下さい。
- ●ブレーキ、ハンドル、等の他電装品やその他の各部機能に異常がないか走行 チェックをして下さい。

納車に当ってお願いー

お客様には初心者からベテランまでいろいろな人があります。

ベテランといわれる人の中にもスズキ車ははじめてというお客様もあります。 こんなことから納車に当ってはお客様に親切な指導をしてあげましょう。

★取扱いの説明

クルマの正しい使い方を「取扱い説明書」に記してありますのでこの内容を 説明するとともにお客様によく読んで頂くように指導して下さい。

★点検整備について(整備手帳参照)

オートバイには「仕業点検」と「定期点検」がありこの制度をよく説明し、 点検実施の指導に努めて下さい。

- ●仕業点検…クルマを使用する人が自分自身で毎日運行前に行う点検です。
- ●定期点検…使用開始から1ヵ月目と6ヵ月目に、以後6ヵ月毎に定期的に 行う点検でその内容は点検整備方式に定められています。
- ●整備手帳…定期点検の記録をとったり点検に関する注意等を記載した手帳 で運行中は常に携帯するものですからお客様に説明して下さい。 又、点検・整備をしたときはその旨を手帳に記入し、手帳がな い場合は購入をす、めて下さい。

整備手帳はスズキ代理店で取扱っています。

整備手帳はここに 格納してあります。



説 ******** SUZUKI ***

仕業点検とその指導 -

車の使用者による「仕業点検」の実施が道路運送車輛法によって定められてい ることはすでにご承知のところですが実態としては必ずしも励行されていると は言えません。

下の表は仕業点検でお客様が実施する項目ですから参考にして項き、お客様の 指導に当って下さい。

★仕業点検項目一覧

点 検 項 目	点	検	内	容
ハンドルの遊び、ゆるみ、及びガタ	ハンドルバーの締付部が鳴	しんでいないかよく	占検をし、強んで	いたら、すぐ増し締めをす
ハンドルの操作具合	ること。ハンドルを左右に			
ブレーキの遊び	フロントブレーキレバー、	リヤーブレーキへ	ペダルは世に20~36	Ommの遊びが正しい値です。
ブレーキのきき具合	これに適合しているか点権	定し、更にブレーキ	そのきき 具合がよい	か走行して確認する。
タイヤの空気圧	タインが思常に麻紅して	· t· 1 · t· 1/2 / 1/2 / 2 / 0	ひに なわ サブ 毎 切	
タイヤの亀裂及び損傷	み込んでいないか車輪を成 か確認する。	つっくり廻しながら	点検し、メ、同時	に空気が充分に入っている
タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗		→溝の深さ {前輪	0.8mm 0.8mm}以上あれば	良い。
タイヤの金属片・石その他の異物		(部分的な摩耗につ		
クッションスプリングの損傷	前後クッションのスプリン	グは正常か、クッ	ションさせてみて	確認する。
排気の色の状態	マフラーから出る排気煙の時はオイルが燃焼室へ入っ)色を見てエンジン っており、黒い時は	・に異常がないか確 はガスが濃いと言え	認する。排気煙が異常に白ます。
オイル最	エンジンオイルの量は規定 用するように指導する。	i量だけあるか、x	く、使用するオイル	はスズキの純正オイルを使
燃料の量	目的地まで充分走行できる	量があるか確認す	-る。	
燈火装置の作用				
燈火装置の汚れ及び損傷	久有5万:南(共) (土品 传: 極味夢)。 //	へめてしがよしても	:!!!ナスかどうかみ	てを1度作用させて確認す
警音器・方向指示器の作用	る。			て、1つ1つ手で触れて確
後写鏡の写影の状態	認する。	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	ANTIANAS CITAD C	. С. Т > Т > ј С/дас Срн
反射器及びナンバープレートの汚 れ及び損傷				
計器の作用	ゆっくり走行しながらスト	ードメーター、ル	び各種パイロット	ランプを確認する。
前日の運行に於いて異常が認めら れた箇所に異常がないことを確認	前日、不審に思った所に異	常がないか確認し	、異常は直ちに補	i修しなければなりません。

定期点検-

定期点検整備が大切であることをお客様によく説明して、定期点検<mark>実施率</mark>の向上に努めて下さい。

定期点検には6ヵ月点検と12ヵ月点検があり、これを6ヵ月毎に繰り返し行う ことになっています。

この6・12ヵ月点検項目については下表の通りです。

★点検整備方式

			点	検	整	備	時	期		
			新	自犯	家用	事	業用	等		
		点 検 整 備 項 目	車1か月	6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎	判定基準	備考
か	ハン	遊びゆるみ及びがた		0	0	0	0	0		
じ	ドル	操作具合		0	0	0	0	0		
以 1)	かじ	担傷		0	0	0	0	0		
装	収りホ	ホーク・スピンドルの取付状態		0	0	0	0	0		ステアリング ステムを示す
(F)	7	ホーク・スピンドルの軸受部のがた	0		0			0		ステアリング ステムを示す
	ブレーキ・ペダ	遊び及び踏込んだときの床板との すき間		0	0	0	0	0	遊び フロントブレーキ (レバー式)20~30mm リヤーブレーキ (ペダル式)20~30mm	
制	ダル	ブレーキのきき具合		0	0	0	0	0		
動	ロッド 及び	ゆるみ、がた及び損傷		0	0	0	0	0		-
	ブレーキ	冷耗						0		
装	ブレーキ・	シューの摂動部分及びライニング の摩耗			0		0	0	標準外径 109.2mm 使用限度 106.0mm	「インジケ ーター式」
置	・ドラム及び	ドラムの摩耗及び損傷			0	-		0	標 崔 径 110.0mm 使用限度 110.7mm	

			点	検	整	備	時	期		
			新車1	自須	東用	*	業用	等		
	点検整備項目			6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎	判定基準	備考
	フトクロ・スンアル	他製、損傷及び変形						0		
	リヤ・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア・ア	他製、損傷及び変形						0		リヤ・アクス ルをポす
走		タイヤの空気口:		0	0	0	0	0	前輪2.25-17-4 P R 後輪2.25-17-4 P R (2.50-17-4 P R) (単位kg/cm) 前輪 後輪 1.75 2.25 高速 2名乗車 般	
		タイヤの亀裂及び損傷		0	0	0	0	0		
łŕ	ホ	タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗		0	0	0	0	0	残溝 前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで	
装		タイヤの金属片、石その他の異物		0	0	0	0	0		
ign; jEL	1	クリップ・ボルト及びハブ・ボル トのゆるみ		0	0	0	0	0	フロントアクスルナットの締付 トルク 2.7〜4.3kgーm リヤアクスルナットの締付トル ク 2.7〜4.3kgーm	アクスル・ナ ット、アクス ル・ホルダを 示す
	ル	リム、サイド、リンク及びホイー ル・ディスクの損傷 グ		0	0	0	0	0	ホイール.リムの抵れ、リム端で フロント・ホイール・リム 横振れ 3 mm以下 縦振れ 3 mm以下 リヤ・ホイール・リム 横振れ 3 mm以下	
		フロント・ホイール・ベアリング のがた		0	0		0	0		
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた			0			0		

-			点	検	整	備	時	圳		
			新	自第	7用	事	業用	等	1(d) etc. 445 - 246	備考
	F	点検整備項目	車1か月	6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎	判定基準	備考
緩	シ・ ャば シね	担傷		0	0	0	0	0		クッションス ブリングを示 す
衝	取連付	取付部(ブラケット部を除く)の ゆるみ及び損傷		0	0	0	0	0		
装	部結 及 び部	連結部のがた			0			0		サスペンショ ンアームを含 む
	シア	油油社			0		0	0		
置	ョブッソ	損傷			0		0	0		
	クー・バ	取付部のがた			0		0	0		
	クト	クラッチの作川		0	0	0	0	0		
動	クラッチ	トランスミッションの油漏れ	0	0	0	0	0	0		
力伝法	チ 及 び	トランスミッションの操作:機構のがた			0			0		
達装置	チェプロケ	チェーンのゆるみ	0	0	0		0	0	センタースタンド使用時 最大振幅 10~15mm	
	及ッびト	スプロケットの取付状態及び摩耗			0			0		
電	25.0	断続器の状態		0	0	0	0	0	ドエルアングル 205°~225° ポイントギャップ 0.3~0.4mm	
	火装	点火プラグの状態		0	0	0	0	0	プラグギャップ 0.6~0.7mm	
汰	置	点火時期		0	0	0	0	0	BTDC 20°/1,400r.p.m	
	充装 電置	充電作用		0	0	0	0	0		
装	バ	夜量	0	0	0	0	0	0	液面レベルH~L間にあること	
	ッテリー	液の比重			0		0	0	液面20℃のとき 比重1.22~1.26	
從	電気配線	接続部のゆるみ及び損傷		0	0	0	0	0		

			点	検	整	備	時	期		
			新	自計	家用	事	業用	等		
		点検整備項目	車1か月	6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎	十 判定基準 備 老 	Ship
		かかり具合及び異音	0	D	0	0	0	0		
		低速及び加速の状態	0	0	0	0	0	0	アイドリング回転数 1,400r.p.m	
) _{ij} i	本	排気の状態		0	0	0	0	0	仕業点検に っては排気 色のみ	
		エア・クリーナ・エレメントの状態		0	0	0	0	0		
	(A:	シリンダ・ヘッド及びマニホール ド各部の締付	0					0	シリンダヘッド(冷間) 0.6~0.9kg-m マニホールド(冷間) 0.9~1.4kg-m	
動	PA	月 報用 自力		5回キック時 (単位kg/cm) 上縮圧力限度 各点筒 1CYL 2CYL シングルキャブ 5.6 -						
	([E] (26)	illihitt	0	0	0	0	0	0		
	潤滑装置	オイルの汚れ及び量		0	0	0	0	0	量のみ	
機	燃	燃料漏れ		0	0	0	0	0		_
	*1.	キャブレータ各部の汚れ		0	0	0	0	0		
		キャブレータのスロットル・バル ブ及びチョーク・バルブの状態		0	0	0	0	0		
	3/1:	キャブレータの調整の状態	0	0	0	0	0	0		
	170	燃料フィルタの詰まり			0		0	0		
†:	(f.	作用		0	0	0	0	0		
기 호 [1	Æ M	汚れ及び損傷								
警音器・方向	デフロスタ	त ्रा		0	0	0	0	0	警報器・力 指示器のみ	j lí i
50000000000000000000000000000000000000	色定麦代	Kull		0	0	0	0	0		

		点	検	整	備	時	期		
	点検整備項目		自家	家用	事業用:		等	and the the	備考
£	点検整 備項目	新車1か月	6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎	判定基準	Vin 号
後及反 写 射 鏡び鏡	写影の状態		0	0	0	0	0		後写鏡のみ
11-22	作训		0	0	0	0	0		
エイブル	取付けのゆるみ及び損傷		0	0	0	0	0		
ゾースト・フタびマフラ	マフラの機能			0		0	0		
車枠及び 車 体	ゆるみ及び損傷	0		0		0	0		
そ の 他	シャシ各部の給油脂状態		0	0	0	0	0		

定期交換部品(油脂類含む)ー

車輛を構成する部品のなかには残り寿命の判断が困難であったり、或いは経時 変化するため使用頻度と関係なくある一定期間に寿命に達するものがあります。 従ってこれらの部品は定期的に交換しなければ車輛の安全を確保することはで きません。定期的に交換を必要とする部品は下記の通りです。

ブレーキケーブルの交換	2 年 毎
フューエルホースの交換	4 年 毎
トランスミッションオイルの交換	初期1,000km毎 以後5,000km毎

CC | Sオイルポンプ・ホース内のエアー抜き-

- ★オイルタンクからオイルポンプまで のホース及びオイルポンプ内のエア ーを抜く為に図の位置にエアー抜き ビスを設けてあります。
- ★オイルポンプの交換や脱着をしたら 必ずビスを弛めエアーを抜き取る
- ★次にオイルポンプよりエンジン側の ホースはエンジンラッパ等でオイル をホース内へ圧送しホース内にオイ ルを充満させてから組付ける



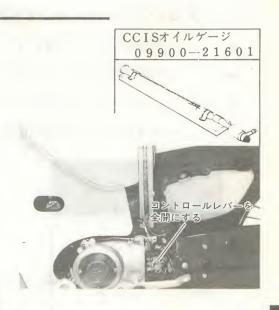
エアークリーナの清掃-

- ★エアークリーナはろ紙式のエレメン トを採用しています。
- ★ケース内よりエレメント単体を取り 出してその状態を目視で確認し清掃 又は交換の処置をする
- ★清掃にはエレメント全体に振動を与 えて大きなゴミを取り除いたあとエ アーガンなどでろ紙部分を吹き、目 詰まりしているホコリを吹き飛ばす。
- ★ホコリがきれいに取れない時や油分 の汚れがひどい時、ろ紙部が破れた りエレメントが破損しているとき等 は交換してください。



CCISオイル消費量の測定・

- ★エンジンを暖機後オイルタンクから パイプを外し、オイルゲージを取付 けゲージにオイルを注入する。
- ★エンジンを始動しエンジン回転を2. 000r.p.mにセットする。
- ★オイルポンプコントロールレバーを 全開にし2分間連続運転した時のオ イル消費量を読み取る。

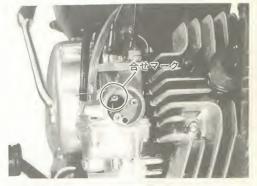


CCISオイル消費量

エンジン回転2,000r.p.mコントロールレバー全開で 2分間連続運転 0.37~0.41 c.c.

オイルポンプコントロールケーブルの調整

- ★オイルポンプは中間合せ方式を採用 しております。
- **★**キャブレータエアーインレットホー スを外し、スロットルグリップをゆ っくり廻してゆくとスロットルバル ブに丸い凹みの合せマークが見えま す。この合せマークの上端がキャブ レータボアの上端に合致した所でス ロットルグリップを止める。
- ★この時オイルポンプボデーとコント ロールレバーの刻印が合致する様に コントロールケーブルアジャスター を調整する。





シリンダコンプレッションの測定 --

- ★エンジン各部にオイルが廻るようにエンジンを運転する。
- ★スパークプラグを取外してシリンダコンプレッションゲージを取付ける。
- ★スロットルグリップを全開にしてキックペダルを力一杯に繰り返し5回踏み 降ろしたときのゲージの指示値を読み取る。

	シリンダー コンプレッション
標準	8.0kg/cm²
限度	5.6kg/cm²



ミッションオイルの点検と交換-

- ★ミッションオイル量の直検は図に示 したオイルレベルビスを取外し、ネ ジ穴の面までオイル面があるか確認 してください。(車体を少し傾けたと きにオイルが出れば良い。)
- ★ミッションオイル注入口、ドレンプ ラグは右図のところにあります。 5,000km走行毎に交換してください。





スズキギヤーオイル 2輪車用



クラッチイン・タイト回転の点検-

- ★エンジン回転計をセットする。
- ★クラッチイン……エンジン回転を少しずつあげてクルマが発進する暖間の 回転数を読む。(ローギヤーで行う)
- ★クラッチタイト……前後ブレーキを完全に効かせスロットルを全開にしたと きのエンジン回転数を読む。(ローギヤーで行う)

クラッチ	イープ 回転数
クラッチイン回転数 (発進する瞬間)	2,200~2,700r.p.m
クラッチタイト回転数 (後輪ロック (スロットル全開)	2,500~3,100r.p.m



ドライブチェンの点検・

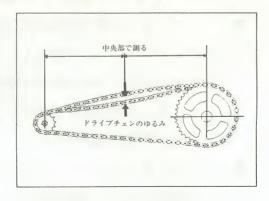
- ★アッパーチェンケース中央部のゴム キャップを外してドライブチェンを 上下に振ってゆるみを点検する。
- ★調整はリヤーアクスルシャフト、ト ルクリンクの締付け部を弛めチェン アジャスターで調整する。

このときリヤーホイールが真直ぐに なる様に注意する。

★弛めた箇所を確実に締付けてからホ イールをゆっくり廻しながら全体に 渡ってゆるみが適正でスムーズに回 転するか確認する。

ドライブチェンのゆるみ

10~15mm (センタースタンド使用時)



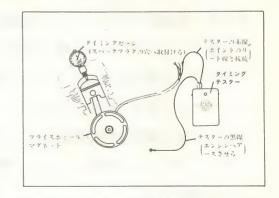
→|||注 意||||-

ドライブチェンにホコリや泥などが 附着していると損耗を促進させます ので汚れも取り除いてください。

500km走行を目安に点検を行って ください。

点火時期の点検と調整 -----

- **★**スパークプラグを取外してタイミン グゲージを取付ける。
- ★コンタクトポイントのリード線(黒) とアース間にテスターを接続する。
- ★フライホイールローターをゆっくり 手で正規の回転方向へ廻しながらタ イミングテスターが発信する位置を 探しこの位置でタイミングゲージを 読み取る。
- ★更に正方向へローターを廻してゆき タイミングゲージの針の動く方向が 逆になる位置を読み取り、この間の 寸法が所定の寸法になる様ステータ 又はポイントの位置を調整する。



タイミングゲージ: 品番09931-00112 タイミングテスター: 品番09900-27003

点火時期

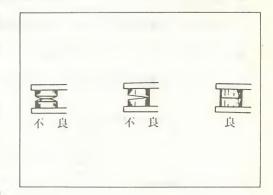
上死点前 20±2° ピストンストローク 1.15~1.72mm

コンタクトポイントの点検ー

- ★ポイント面に汚れ、摩耗、片当りは ないか、又ヒール部の摩耗はないか 点検します。
- ★異常時はコンタクトポイントを交換 するか、ペーパー又はヤスリで修正 する。

ポイント ギャップ

 $0.3 \sim 0.4 \text{mm}$



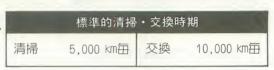
スパークプラグの点検

- ★電極・絶縁碍子などが汚れたり破損、 変形などしていないか目視で点検し 活れている場合はプラグクリーナや ワイヤーブラシで掃除をする。
- ★中心電極と接地電極の隙間をプラグ ギャップゲージで測定し、正しい隙 間に調整する。

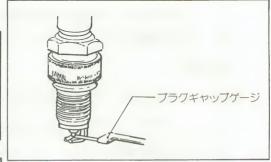
	NGK	日本電装
標準条件・標準を行	BP4H	W14FP
くすぶり気味のとき(冬期や短距離・低速走行が多いとき)	ВР2Н	W9FP
焼け気味のとき(夏期や長期離・高速・登坂走行が多いとき)	ВР6Н	W20FP

プラグギャップ

 $0.6 \sim 0.7 \, \text{mm}$



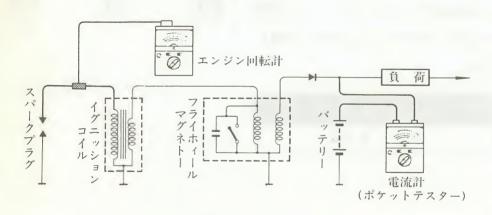




20733 - 14104

充電電流の測定・

- ★充電電流はバッテリーの直前に直流電流計を直列に接続し、エンジン回転計 を用いて回転を計りながら充電電流値を読み取る。
- ★この測定を行うときは満充電バッテリーを使用し、イグニッション関係を除 いた全ての負荷を取り除いて下さい。

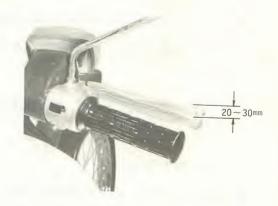


フロントブレーキの点検=

- ★フロントブレーキレバーの遊びはレ バー先端で見る。
- ★遊びの調整はフロントブレーキケー ブル先端のアジャスターで行う。

ブレーキレバーの遊び

 $20 \sim 30 \, \text{mm}$



リヤーブレーキの点検 -

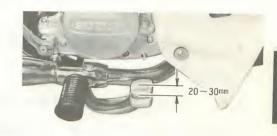
- ★ブレーキペダルの高さは正常か点検 する。
- ★リヤーブレーキペダルの遊びは適正 か点検する。
- ★遊びの調整はリヤーブレーキロッド 後端のアジャスターで行ないます。

リヤーブレーキペダルの遊び

 $20 \sim 30 \, \text{mm}$

ブレーキシューー

- ★ブレーキシューはドラム内に入って いて外側から摩耗具合が点検できない ので、ハブパネルにあるインジケー ターで確認する。
- ★ブレーキペダルを一杯踏み込んだ状 態でブレーキカムに設けてある刻線 がハブパネル側の使用範囲に入って いるか確認する。





ステアリングヘッドの点検・

- ★フロントフォークの車体への取付状 態で締め過ぎたり、ガタがないか点 検する。
- ★ハンドルを左右に動かして点検する。 (重くなるところはないか) 引っ掛りがないか
- ★前輪を浮かせハンドルを自然に倒し た時、ストッパーに当って軽くはね 返るか。
- ★フォーク先端を持ち前後方向にガタ がないか振ってみる。
- ★ハンドルが重かったりガタがある時 はステアリングステムナットで調整 する。

─Ⅲ注 意Ⅲ⊢

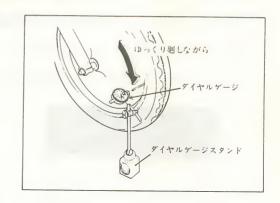
調整ができない時はグリス切れや 傷が考えられるので分解点検する





ホイールの点検・

- ★ダイヤルゲージをリムの内面及7×側 面に当ててホイールを静かに廻しな がらリムの振れを読み取る。
- ★ホイールの両端を手で持ち左右に振 ってみてベアリングにガタがないか 確認する。
- ★ガタの点検はホイールを少しずつ廻 して数箇所で判断する。

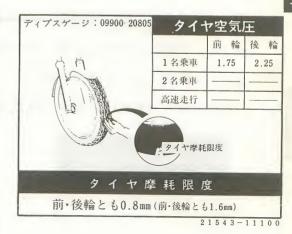


リムの振れ

縦·横共3.0mm以内

タイヤの点検-

- ★タイヤの亀裂・損傷·局部的な異常 摩耗・残り溝の深さについて点検す 30
- ★残り溝の深さはディプスゲージ又は ノギスなどで測定する。
- ★タイヤの摩耗限度は一般道路に於い て0.8mmですが苛酷な走行をすると きには更に安全を保つため 1.6mm以 上の溝の深さが残っているタイヤの 使用をおすゝめします。
- ★タイヤ空気圧が適正か点検する。

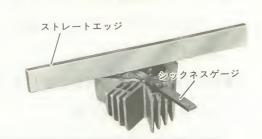


シリンダヘッドの平面度の点検ー

I

- ★スパークプラグ穴の附近やその他各部に亀裂や損傷がないか点検する。
- ★ストレートエッジとシックネスゲージを用いてシリンダへッド合せ面の平面 度を点検し、歪みのある場合は定盤上で修正する。

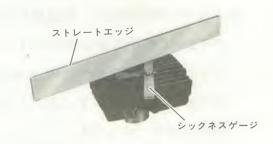
:	ンリンダヘッドの平面度
標準	0 ~0.03
限度	0.15 mm以上修正



シリンダの平面度の点検 -

- ★シリンダ摺動面の異常な傷、及びその他各部に亀裂などがないか点検する。
- ★シリンダの上面の平面度を図のようにストレートエッジとシックネスゲージ で測り歪みがあれば定盤等で修正又は交換する。





I

シリンダの内径の点検 -

- ★シリンダの摺動面の摩耗量をシリンダゲージで測る。
- ★測定はクランク軸と直角方向の上、中、下、3箇所をそれぞれ行う。

	シリンダの内径。	
標準	41.0~41.015	mm
限度	41.065	mm



ピストンの点検・

- ★ピストンに摺動傷、打痕、亀裂などがないか目視点検する。
- ★ピストンの下端から23mm上ったところでピストンピンと直角方向の外径をマ イクロメータで測定する。

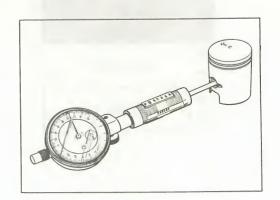




ピストンピン穴の内径の点検 ---

- ★ピストンピン穴の内径をキレイにしてからシリンダゲージを用いて内径を測 定する。
- ★測定は上下方向と横方向を各々測る。

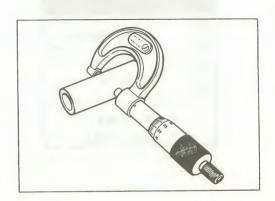
	ピストンピン穴の内径 ·
標準	11.998~12.006 mm
限度	12.030 mm以上交換



ピストンピンの点検-

- ★ピストンピンに摺動傷、異常摩耗がないか目視で点検する。
- ★マイクロメータを用いて両端と中央部の3箇所をそれぞれ十字方向に合計6 回測定する。

	ピストンピンの外径
標準	11.996~12.000 mm
限度	11.965 mm以下交換



ピストンリングとリング溝の隙間の点検―

- ★ピストンのリング溝、及びピストンリングのカーボンを除去する。
 - ★ピストンヘリングを組付けピストンのリング溝とリングの間に生じる隙間を シックネスゲージで測る。
- ★測るときリングをピストンへ押し付けリングの下側で測る。

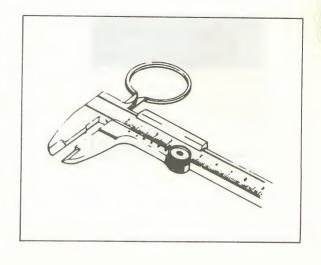
	ビストンリングと リング溝の隙間	
標	1 st 0.02~0.06	mm
準	2 nd 0.02~0.06	mm



ピストンリングの自由合い口隙間の点検―

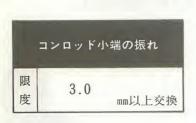
★シリンダを外した状態でピストンリングがピストンリング溝上を自由に動く か確認してからピストンリングの合い口に余分な力がかからないようにして ノギスを用い隙間の大きさを測る (2~3度測ってみること)

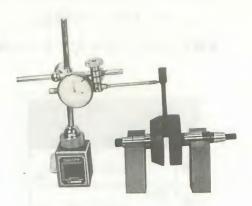
	ビストンリングの 自由合い口隙間	
	1st 4.5 (R刻印)	
標	5.0 (T亥JFP) mm	
準	2 nd 4.5 (R刻印)	
	5.0 (T 刻印) mm	
	1 st 3.6(R刻印)	
限	4.0(T刻印) mm以下交換 2nd 3.6(R刻印) 4.0(T刻印) mm以下交換	
度		



コンロッド小端の振れの点検 ―――

★クランクシャフトを固定し、コンロッド小端部へダイヤルゲージを当てて横 方向へコンロッドを振りダイヤルゲージの指示を読む。

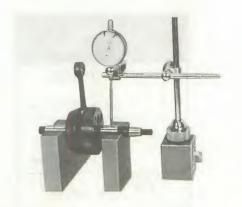




クランクシャフトの振れの点検 ———

★クランクシャフトのベアリング挿入部を"V"ブロックで支えてゆっくり廻し ながらクランクシャフトの端の部分へダイヤルゲージを当てて振れの量を測 る。

2	フランクシャフトの振れ
標準	0 ~0.03
限度	0.08 mm以上交換



コンロッド小端の内径の占給-

- ★ピストン、ピストンピンベアリングを取り外してコンロッド小端摺動部分に 異常摩耗、摺動傷がないか点検する。
- ★ダイヤルキャリパーゲージを用いて穴径を測定する。
- ★測定は上下方向と横方向に行う。

	コンロッド小端の内径
標準	16.003~16.011
限度	16.040 mm以上交換



コンロッド大端のスラスト隙間の点検―

★クランクシャフトを固定しコンロッド大端の根本部へダイヤルゲージを当て る。

★コンロッドをスラスト方向に動かしダイヤルゲージを読み取る。

יב	ィロッド大端のスラスト隙間
標準	0.10~0.15
限度	1.0 mm以上交換



リードバルブの取扱い・

- ★クラッチカバー前部内側にはリード バルブが取付けてあります。
- ★クラッチカバーを置く時カバーのク ランクケース合せ面を下にして置く と、ガイドが当って曲がる事があり 出力低下の原因になりますのでカバ ーを置く時には充分注意してくださ 61
- ★リードバルブとバルブシート面の間 にゴミやホコリが附着しないよう保 管すると共に、組付前にはよく洗浄 をする。

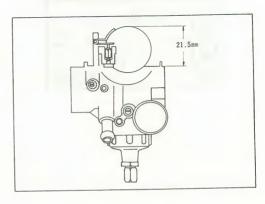


******* SUZUKI ***

油面調整基準の点検ー

- ★キャブレータのフロートチャンバーボデーを取り外す。
- ★ キャブレータを逆さまにしてフロートを一旦持ち上げてからゆっくり下げて 来てフロートアームとフロートバルブが接触したところでフロートを止める。
- ★図のようにフロートの高さをノギスで測る。





*** SUZUK | ******* 分解点検

プライマリーギヤーバックラッシュの点検-

- ★ギャーの当り面に異常な傷や摩耗がないか目視で点検する。
- ★スモールテスタ又はダイヤルゲージを用いてプライマリギヤーのバックラッ シュを測定する。

プライマリーギヤーのバックラッシュ		
標準	0.02~0.07 mm	
限度	0.15 mm以上交換	

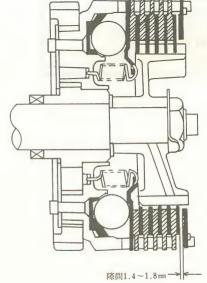


クラッチ・ミッション

クラッチ隙間の点検・

- ★クラッチ隙間が適正でないと発進時のエンジン回転数が狂い出力がないよう に感じたり、クラッチ滑りを起したりします。
- ★クラッチ組付状態でクラッチ板を一方向に寄せ付けシックネスゲージを用い てクラッチ板隙間を図る。





クラッチドライブプレートの点検 ———

- ★ドライブプレートに異常な焼損や亀裂がないか目視で点検する。
- ★ドライブプレートの爪の部分に段付の摩耗がないか目視で点検する。
- ★ドライブプレートの接触面にある溝のつまりがないか点検清掃する。
- ★ノギスを用いてドライブプレートの厚さを測定する。

	ドライブプレートの厚さ
標準	2.9~3.1 mm
限度	2.6 mm以下交换



★ドライブプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドライ ブプレートの間に生じる隙間の最も大きい部分を測定し歪みの程度を摑む。

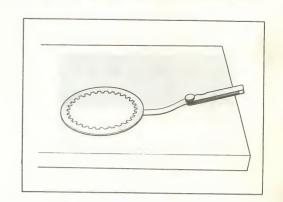
	ドライブプレートの歪み
標準	0 ~0.1
限度	0.4 mm以上交换



クラッチドリブンプレートの点検・

- ★ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
- ★ドリブンプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドリブ ンプレートの間に生じる隙間の最も大きい部分を測定し歪みの程度を摑む。

ドリブンプレートの歪み		
標準	0 ~0.15	
限度	0.2 mm以上交換	



クラッチ・ミッション

クラッチ隙間調整用ドリブンプレートについて一

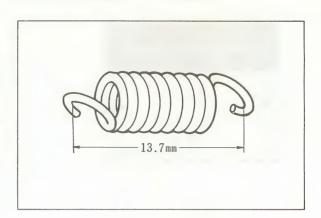
★クラッチドライブプレート及びドリブンプレートについて各々の点検をした 結果、それぞれに異常がなくてもクラッチ隙間が標準値から外れる場合には クラッチ隙間調整用のドリブンプレートを用いて厚さの異なる物を適当に組 み合せ適正隙間に調整をする。

ク ラ ッ チ 隙 間 調 整 用 ド リ	ブンプレート
品番	厚る
2 1 4 5 1 — 1 9 0 0 1	1.6mm
2 1 4 5 2 - 1 9 0 0 0	1.2mm
2 1 4 5 3 — 1 9 0 0 0	1.4mm

クラッチスプリングの自由長の点検・

- ★クラッチスプリングのフック部をはじめ各部に異常な損傷がないか点検する。
- ★クラッチスプリング単体でスプリングに荷重がかからないよろにしてノギス で自由長を測る。

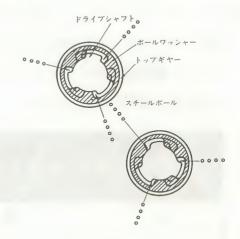




トランスミッション(スチールボール)・

- ★ドライブシャフトとトップドリブン ギヤー部にはスチールボールが1列 に4個、合計24個入っています。
- ★組付け時はドライブシャフトにトップギヤーを挿入し、片側のワッシャを右または左に回しスチールボールを3列に各4個入れます。

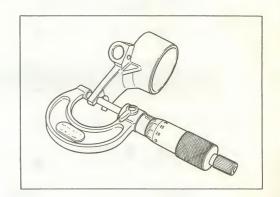
次に残りの3列に各4個を入れます。



ギヤーシフトフォークの爪の厚さの点検 --

- ★ギヤーシフトフォークの爪の部分に異常な摺動傷がないか点検する。
- ★マイクロメータを用いてギヤーシフトフォークの爪の部分の厚さを測定する。

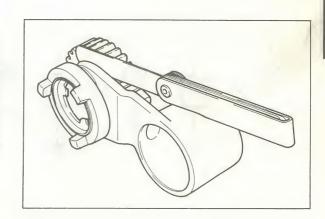




ギヤーシフトフォークとフォーク溝の隙間の点検-

★トランスミッションギヤーのシフトフォーク溝へギヤーシフトフォークを差し込み溝とギヤーシフトフォークの爪の間に生じる隙間の大きさをシックネスゲージを用いて測る。

ギヤーシフトフォークと フォーク溝の隙間		
標	0.24~0.40mm	
準	0.24 - 0.4011111	
限	0.0	
度	0.8 mm以上交換	



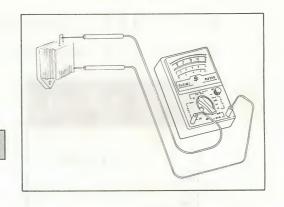
ボルテージレギュレータの点検

〔ポケットテスター使用のとき〕

★ボルテージレギュレータの端子と、 ケース間に導通がないかポケットテ スターを用いてチェックする。

端子とケース間に導通がなければ良好

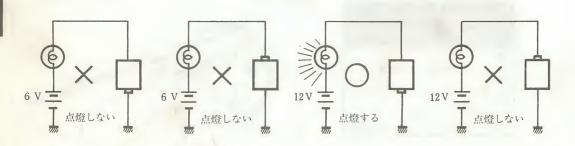
★2回以上繰り返しテストする。



テスターの⊕⊖端子を当て変えてチェックしますが、テスターによるチェ ックが良好でもトランジスタ回路、ツェナーダイオード回路による影響が 殆んど表れませんので、バッテリー (電源) にてのチェックもしてくださ 120

「バッテリーを使用のとき」

バッテリーに電球 (3~10W) を接続し下図要領でチェックする。 但し、電圧設定値の判定はできません。



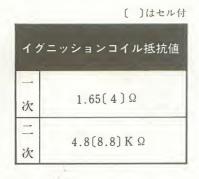
-||||||||注 意|||||||-

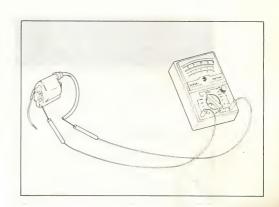
電球はバッテリー電圧と同等又は以上の電圧値のものを使用すること。

\$\$\$ SUZUK | \$\$\$\$\$\$\$\$\$ 分解点検 エレクトリック so-02c

イグニッションコイル抵抗値の点検――

★イグニッションコイルを図のようにポケットテスターに接続して1次、2次 の各抵抗値を測定する。





イグニッションコイル飛火性能の点検-

- ★イグニッションコイルを図のようにエレクトロテスターに接続して飛火性能 をテストする。
- ★尚、簡易法として現車の状態でハイテンションコード先端からシリンダへ。 ドなどへ火花を飛ばして性能確認をしてもよい。

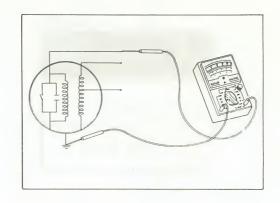




ステータコイル抵抗値の点検ー

☆ポケットテスターを用い充電コイル、ランプコイル、点火コイルの各抵抗値 を測定する。

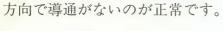
ステータコイル抵抗値				
アース↔黄	0.3Ω			
アース↔白赤	0.55Ω			
アース↔黒黄	1.45Ω			

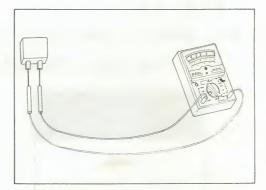


レクティファイヤの点検-

☆レクティファイヤは電気を一方向に通し逆方向へは通しません。

☆ポケットテスターで端子の⊕⊕を交互に接続してみて一方向で導通があり他



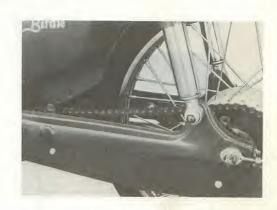


ボ

ドライブチェンの20ピッチの寸法の点検=

- ★リヤーアクスルシャフトをゆるめチェンアジャスターを一杯に引いてドライ ブチェンのたるみがなくなる様に張る。
- ★ドライブチェンの20ピッチ (21ピン間) の寸法を測定する。

ドライブチェンの20ピッチ				
	の寸法			
標	0.54			
準	2.54 mm			
限	257.8			
度	mm以上交換			
チェンサイズ				
	420			



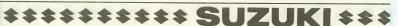
ブレーキドラムの点検-

- ★ブレーキドラム各部に亀裂・損傷がないか点検する。
- ★ブレーキシューとの摺動部分に溝状の深い傷がないか点検する。
- ★ブレーキドラムの摺動部の内径を測って摩耗程度を判断する。

ブレーキドラムの内径				
標	前輪 110.0 mm			
準	後輪 110.0 mm			
限	前輪 110.7 mm以上交換			
度	後輪 110.7 mm以上交換			



ボ



ブレーキシューの点検・

- ★シューのリターンスプリング穴附近やその他に亀裂、損傷、磨耗がないか点 検する。
- ★ブレーキシューをパネルに正しく取付けブレーキカムが完全にもどった状態 でのブレーキシューの直径を測る。

ブ	レーキライニングの寸法
標	前輪 109.2 mm
準	後輪 109.2 mm
限	前輪 106.0 mm以下交換
度	後輪 106.0 mm以下交換



ブレーキシューリターンスプリングの点検-

- ★ブレーキシューリターンスプリングのフック部やその他に亀裂や曲がりなど の損傷がないか点検をする。
- ★スプリング単体を図の様にノギスで測る。

ブレーキシューリターンスプリ リングの自由長				
標	前			
		31.2	mm	
進	後	24.2		
		31.2	mm以上交換	



*** SUZUKI ******* 整備資料

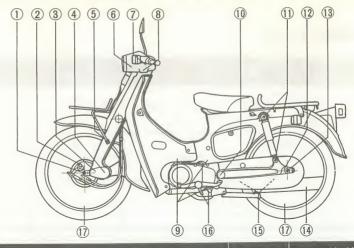
●エンジン関係締付トルク

(単位kg-cm)

締 付 箇 所	ネジ径	締付トルク
シリンダーヘッドナット	6	60 ~90
シリンダーナット	6	60~90
クランクケースボルト	6	60~100
フライホイールローター	10	300~450
クラッチスリーブハブナット		200~300
プライマリードライブギヤーナット		360~500

一般的な締付トルク

ネ ジ 径	一般ボルト	強力ボルト
mm	kg — cm	kg — cm
4	10~15	15~25
5	20~30	30~50
6	40~60	60~90
8	90~120	150~200
10	200~250	300~370
12	350~400	500~650
14	600~700	900~1,000
16	900~1,000	1,400~1,700
18	1,400~1,600	2,100~2,500



No.	名	称	数	締付トルク
1	フロントアクスルナット		1	270~430kg-cm
2	フロントブレーキカムレバーナット		1	50~ 80kg-cm
3	フロントサスペンションロアーナット	•	1	100~150kg-cm
4	フロントサスペンションアームピボッ	・トナット	1	200~300kg-cm
(5)	フロントサスペンションアッパーナッ	, }	1	$100\sim150\mathrm{kg}$ — cm
6	ステアリングステムヘッドボルト		2	$150\sim250\mathrm{kg}-\mathrm{cm}$
7	ステアリングステムヘッドナット		1	600~1,000kg-cm
8	ハンドルクランプナット		2	100~150kg-cm
9	エンジン懸架ボルト		3	150~250kg—cm
10	リヤースイングアームピボットナット		1	250~400kg-cm
11	リヤーショックアブゾーバーナット		2	200~300kg-cm
12	スプロケットドラムシャフトナット		1	450~600kg-cm
13	リヤーアクスルナット		1	270~430kg-cm
14	リヤーブレーキカムレバーナット		1	50~ 80kg-cm
15	トルクリンクナット		2	$100\sim150\mathrm{kg}-\mathrm{cm}$
16	フロントフートレスト		3	$150\sim250\mathrm{kg}-\mathrm{cm}$
17)	スポーク (前・後)			15~ 20kg-cm

使用油脂一覧

使 用 箇 所	品名
クランクケース合せ面 (パッキン剤として塗布)	スズキシール (No.4)
アクスルシャフト、スペーサー内面	グリス (普通のもの)
トランスミッション室	スズキギヤーオイル 2 輪車用
エンジンオイルとしてオイルタンクに注入	{スズキCCISオイル {スズキCCISスーパーオイル

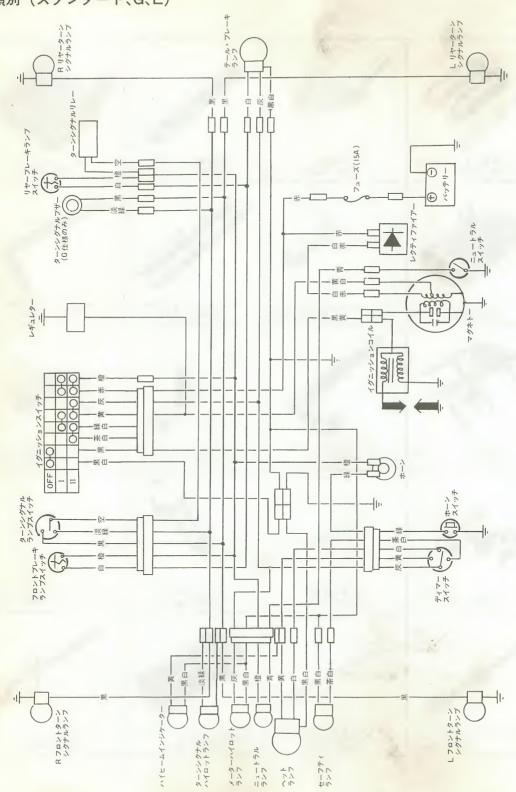


FR50 整備資料

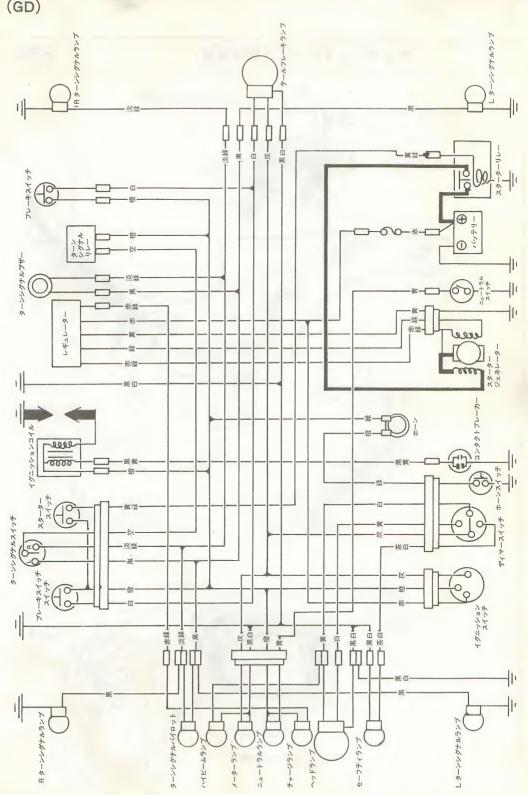
電気配線

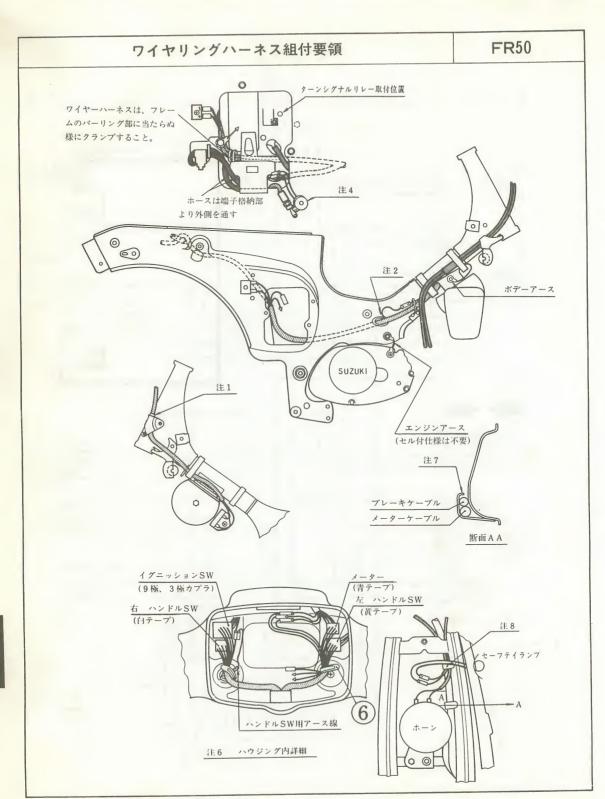


類別 (スタンダード、G、L)



類別 (GD)





*** SUZUKI ******* 整備資料

●ピストン・シリンダ関係

単位の表示なきものけ全てmm

		単位の表示なさものは			
項	目	標 準 値	使 用 限 度		
ピストン・シリンダクリアランス		0.070~0.080			
シリンダの内径		41.00~41.015	41.065以上交換		
ピストンの外径 (ピストン下端より[23] mm上)	40.930~40.945	40.650以下交換		
シリンダヘッドの平面度		0 ~0.03	0.15以上修正		
シリンダの平面度		0 ~0.03	0.20以上交换		
ピストンリングの自由合い口隙間	(1 st)	4.5(R 刻印) 5.5(T 刻印)	3.6(R刻印)以下交换 4.0(T刻印)以下交换		
	(2 nd)	5.0 (T刻印) 4.5 (R刻印)	4.0(T刻印)以下交换 3.6(R刻印)以下交换		
ピストンリングの組付合い口隙間	(1 st)	0.10~0.25(T刻印) 0.10~0.25(R刻印)	0.8以上交換		
	(2 nd)	0.10~0.25(T刻印) 0.10~0.25(R刻印)	0.8以上交換		
ピストンリングとリング溝の隙間	(1 st)	0.02~0.06	——— 以上交換		
	(2 nd)	0.02~0.06	以上交換		
ピストンピン穴の内径		11.998~12.006	12.030以上交换		
シリンダコンプレッション	(kg/cm²)	8.0	5.6		
シリンダコンプレッション気筒間差	(kg/cm²)				

●クランクシャフト関係

単位:mm

項	目	標準値	使 用 限 度
ピストンピンの外径		11.996~12.000	11.965以下交換
コンロッド小端の内径		16.003~16.011	16.040以上交換
コンロッド小端の振れ			3.0以上交换
コンロッド大端のスラスト隙間		0.10~0.15	1.0以上交換
クランクシャフトの振れ		0 ~0.03	0.08以上交换

●オイルポンプ関係

単位:cc

項	目	標	準	值
オイルポンプ消費量 (コントロールレバー全開 2 分間運転)		0.37~0.41		
オイルポンプコントローバ	レレバー合わせ方式		中間合わせ	

●クラッチ・プライマリーギヤー関係

単位の表示なきものは全てmm

項	目	標 準 値	使 用 限 度	
クラッチの遊び (レバー先端で)			標準值以外修正	
ドライブプレートの厚さ		2.9~3.1	2.6以下交換	
ドライブプレートの歪み				
ドリブンプレートの厚さ		1.6		
ドリブンプレートの歪み		0~0.15	0.2以上交換	
クラッチスプリングの自由長		13.7	——— 交換	
発進(クラッチイン)回転数	(r.p.m)	2,200~2,700		
クラッチタイト回転数	(r.p.m)	$2,500 \sim 3,100$		
自動変速切替わり速度	(km/h)			
クラッチ・シュー外径	(1 st)			
	(2 nd)			
クラッチホィール内径	(1 st)			
	(2 nd)			
プライマリーギヤーバックラッシュ		0.02~0.07	0.15以上交換	

●トランスミッション関係

単位の表示なきものは全てmm

項目	標 準 値	使 用 限 度
ギヤーシフトフォークの爪の厚さ(1)	5.4~5.5	———— 以下交換
(2)	5.4~5.5	————以下交换
(3)		
ギヤーシフトフォーク溝の巾 (1)	5.6~5.7	
(2)	5.6~5.7	
(3)		
ギヤーシフトフォークと溝の隙間(1)	0.2~0.4	0.80以上交換
(2)	0.2~0.4	0.80以上交換
(3)		
シフターフォークシャフトの曲がり		
カウンターシャフトギヤー圧入寸法		
ドライブチェンの20ピン間寸法(チェンサイズ)	254 (# 420)	257.8以上交換
ドライブチェンのたるみ(センタースタンド使用時)	10~15	標準值以外修正

●キャブレータ関係

項	目	諸	元	備	考
キャブレータ型式		VM14SC			
メーンボア	(mm)	14			
キャブレータ判別刻印		35040			
アイドリング回転数	(r.p.m)	1,400			
フューエルレベル	(mm)				
油面調整基準	(mm)	21.5			
メインジェット (M.J)		80			
ジェットニードル (J.N)		3 L 4 - 2			
ニードルジェット (N.J)		E-6			
スロットルバルブ (Th.v又はC.A)		2.0			
パイロットジェット(P.J)		11/8			
エアスクリュ (A.S)		15			
バルブシート (V.S)		1.2			
スタータジェット (G.S)		60			

●電装関係

項	目	諸		元		
点火時期	(°/r.p.m)	20/1,40	00		ストローク 1.15~1.72 mm	
飛火性能	(mm)	8以上		_	1.10 1.72	
コンタクトポイントの隙間	(mm)	0.3~0.	4			
ドエルアングル	(度)	ND	К 205	~225	М	
スパークプラグギャップ	(mm)	NGK 0.6~0.	7	ND	0.6~0.7	
スパークプラグ (NGK)		焼けるとき BP-6H	標準 BP	'- 4 H	くすぶるとき BP-2H	
(ND)		焼けるとき W20FP	標準	/14FP	くすぶるとき W9FP	
イグニッションコイル抵抗値(1次)	(Ω)	ND (4)	К 1.	65	М	
(2次)	(Ω)	ND (8.8) K	К 4.	8 K	М	
フライホィールマグネトーステータコイル抵抗(アー	値(充電) (Ω) -ス→黄	ND	К 0.	3	М	
アース-	→白赤 (Ω)	ND	К 0.	55	М	
アース→黒黄 (ラ	ンプ2) (Ω)	ND	K 1.4	15	М	

●雷装関係(前ページより続き)

項	目	諸	元	備	考
フライホィールマグネトー充電性能 2,000	0r.p.m(A)	ND	К 0.	8	М
3,000r.p.m(A)			1.	1	
4,00	0r.p.m(A)		1.	. 2	
5,00	0r.p.m(A)		1.	. 2	
6,00	0r.p.m(A)		1	. 3	
7,00	0r.p.m(A)		1	. 3	
スターターモーターブラシ長さ使用層	艮度 (mm)	ND		ミツバー	
セルダイナモ コンミュテータ外径	限度 (mm)				
アンダーカット限度	(mm)				
ブラシ長さ使用限度	(mm)	7.0			
無負荷調整電圧	(V)	15.8~	16.8	セ	ルダイナモ
カット・イン電圧	(V)	12.0~	-13.5		:ルダイナモ
レギュレータ調整電圧				A C	ルタネータ ジェネレータ
バッテリー型式	(V-Ah)	6 N 4	- 2 A	12N7	′-4A (GDのみ
バッテリー電解液比重		1.22~	1.26	1	.22~1.26
フューズ	(A)	15	5		10
ヘッドランプバルブ	(V-W)	6 -1	5/15		12 - 25/25
シティランプバルブ	(V-W)	6 -	- 5		12-6
テール・ストップランプバルブ	(V-W)	6 -3	3/10	1	2-5.2/18.4
ターンシグナルランプバルブ	(V-W)	6 -	- 8		12-10
スピードメータランプバルブ	(V-W)	6 -	- 3		12-3.4
タコメータランプバルブ	(V-W)				
ニュートラルランプバルブ	(V-W)	6 -	- 3		12-3.4
ギヤーポジションランプバルブ	(V-W)				
チャージランプバルブ	(V-W)				12-3.4
オイルレベル(プレッシャー)ランプバ	ルブ (V-W)				
ターンシグナルパイロットランプバ	ルブ (V-W)	6	- 3		12-3.4
スピードウォーナーランプバルブ	(V-W)				

●車体関係

*** SUZUKI ****** 整備資料

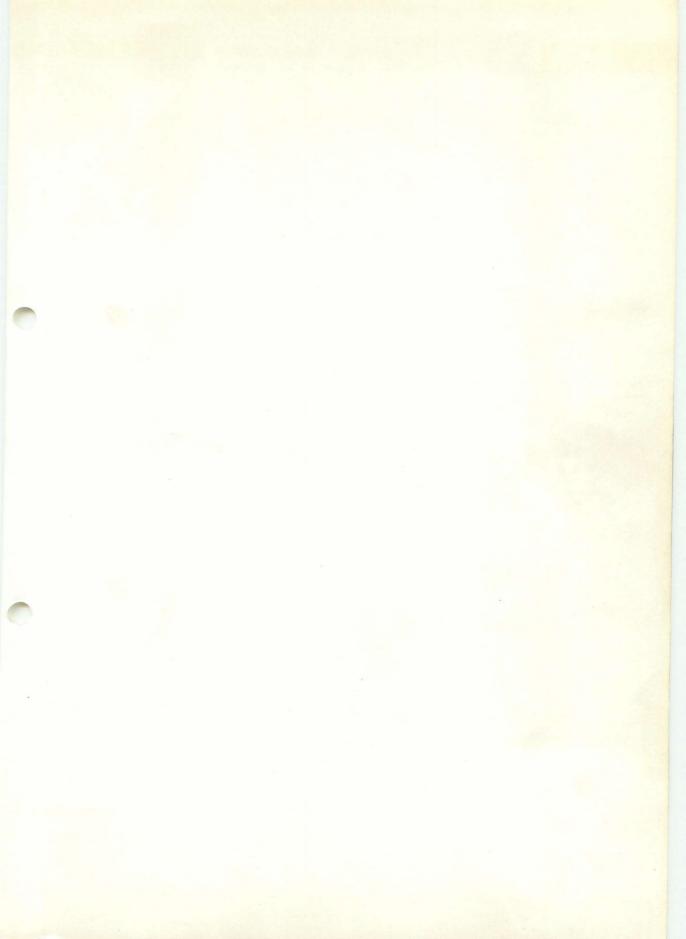
単位の表示なきものは全てmm

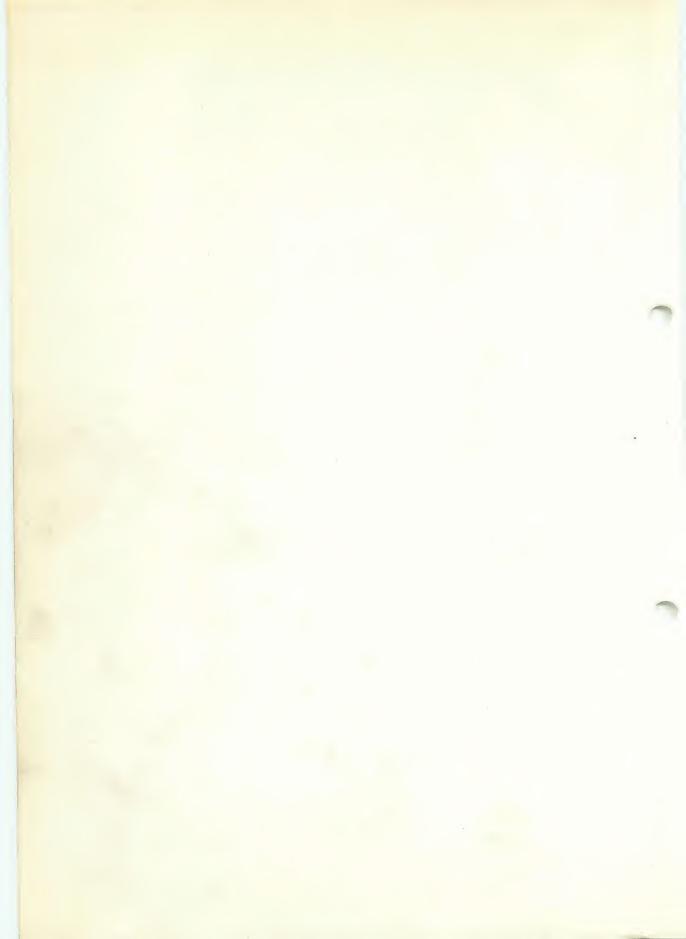
項目	標準値	世位の表示なきものは全て 使用限度
フロントブレーキレバーの遊び	20~30	標準値以外修正
リヤーブレーキペダル又はレバーの遊び	20~30	
ブレーキドラムの内径 (前)		標準値以外修正
	110.0	110.7 以上交換
(後)	110.0	110.7 以上交換
ブレーキライニングの寸法 (前) (直径)(厚さ)	109.2	106.0 以下交換
(後) (直径)(厚さ)	109.2	106.0 以下交換
ブレーキシューリターンスプリング自由長 (前)		—— 以上交換
(後)		—— 以上交换
ブレーキディスクプレートの厚さ (前)		—— 以下交换
(後)		—— 以下交换
ブレーキディスクプレートの振れ (前)		
(後)		
ディスクブレーキパッドの厚さ (前)		—— 以上交換
(後)		—— 以上交換
マスターシリンダ内径 (前)		—— 以上交換
(後)		—— 以上交換
マスターシリンダピストンの外径 (前)		—— 以下交換
(後)		—— 以下交換
ブレーキキャリパ内径 (前)		—— 以上交換
(後)		—— 以上交換
ブレーキキャリパピストン外径 (前)		—— 以下交換
(後)		—— 以下交换
ホィールリムの振れ (前) タテ・ヨコとも	0 - 2	3 以上交換
(後) タテ・ヨコとも	0 - 2	3 以上交換
タイヤサイズ (前)	2.25-17-4 P R	
(後)	2.25-17-4 PR 2.50-17-4 PR(L)	
タイヤ摩耗限度 (前) ()内は推奨値		0.8(1.6)以下交換
(後) ()内は推奨値		0.8(1.6)以下交換

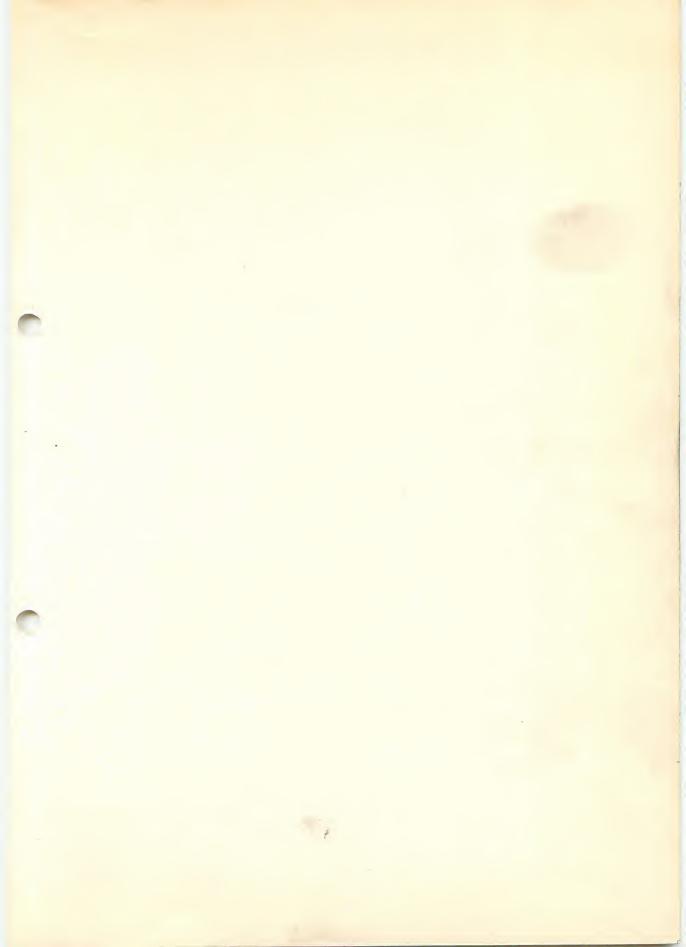
●車体関係(前ページより続き)

単位の表示なきものは全てmm

項	且	標 準 値	使 用 限 度
タイヤ空気圧	(kg/cm²)	前	後輪
	一般道路1名乗車	1.75	2.25
	一般道路2名乗車		
	高速道路1名乗車		
フロントフォークオイ	11		
フロントフォークオイ	ノレ量(インナーチューブ上端からの油面・容量)		
フロントフォークスフ	°リング自由長		
フロントフォーク空気	徒王 (kg/cm²)		
フロントフォークイン	ナーチューブの外径		——以下交换
フロントフォークアウ	7ターチューブの内径		——以上交换
アクスルシャフトの扱	長れ (前)	0.15	0.25以上交換
	(後)	0.15	0.25以上交換
スイングアームピボッ	ットシャフトの振れ	0.15	0.6 以上交換
リヤークッションスプ	プリングの自由長		







価値ある製品で ひとりひとりを 豊かに―――



鈴木自動車工業株式会社 時岡県浜名郡可美村高塚300 ☎(0534)47-1111

発行/昭和55年10月①・鈴木自動車工業株式会社サービス部 田刷/東海電子田刷 No.40-22100